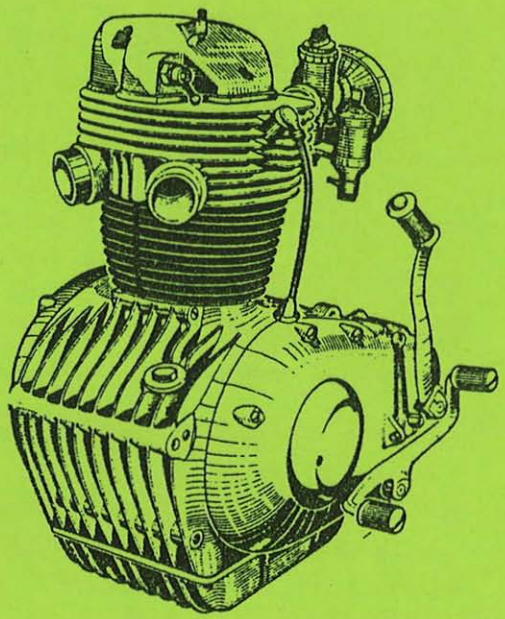
HOREX

BOTE

Die nächste Sternfahrt geht nach



Resident

Schutzgebühr 2,- DM Heft 3/94

NEUE NACHBAUTEILE FÜR REGINA/IMPERATOR/RESIDENT

KURBELWELLE GEPRESST FÜR REGINA; KURBELWELLE FÜR REGINA 03; KURBELWELLE FÜR 06 (400er) KURBELZAPFEN VERSTÄRKT; KOLBEN REGINA; KOLBENIMPERATOR; NOCKENWELLE E 86; NOCKENWELLE R 1; NOCKENWELLE R 3; ÖLKONTROLLSTAB IN EDELSTAHL; STOSS-STANGEN; SPERRAD;

HOREX

ERSATZTEILE-VERSAND

REGINA · RESIDENT · IMPERATOR

Teileliste 93 mit 600 Bildpositionen DM 2,50 · Motoreninstandsetzung Räder · Kurbelwellen · Teilefertigung Blechkotflügel · Neues Werkstatthandbuch · Gebraucht-REGINAS

Technik Ammon

97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6
Tel. 0 97 21 - 4 14 55 u. 8 60 58 · Fax 0 97 21 - 4 39 52

TANK

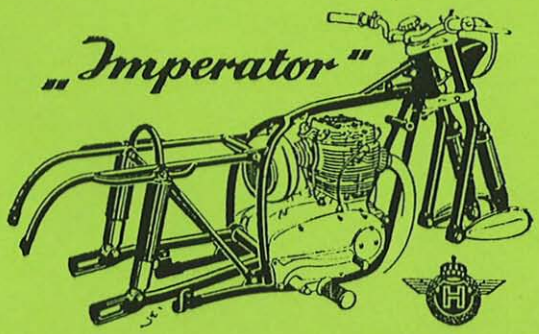
Tank-Innensiegel	**DM 78,-**
Tank-Entroster	**DM 26,-**
Tank-Reiniger	**DM 20,-**

Mehrfachanwendung!
Entroster + Reiniger für alle Stahlteile geeignet.

Technik Ammon

97424 SCHWEINFURT, Kreuzstr. 6
Tel. 0 97 21 - 4 14 55 u. 8 60 58 · Fax 0 97 21 - 4 39 52

BLECHKOTFLÜGEL; KETTENKASTEN; WERKZEUGKASTEN; KOTFLÜGELHALTER;DUPLEX-KETTENRADSATZ (DUPLEX-NORM KETTE, PRIMÄRRAD TYP E1M, 03, 06, KUPPLUNGSRAD, BUCHSE, ANLAUFSCHEIBE); DUPLEX-KETTENRADSATZ FÜR RESIDENT; DUPLEXKETTENSPANNER; STEUERKETTENSPANNER; KICKSTARTERFEDER; KICKSTARTERWELLE; ORIGINALSATTEL; LUFTPUMPENHALTER; VENTILE BLEIFREI; REGINA-RESEDENT-IMPERATOR; VENTIL FÜR KURBELGEHÄUSEENTLÜFTUNG



LIEBE HOREX-FREUNDE

Berlin und die 40igste gehören der Vergangenheit an - und im Rückblick findet das Sprichwort - " Es wird nicht so heiß gegessen wie es gekocht wurde," seine Bestätigung. Die Bedenken von Einigen, sie müßten die HOREX in der Tiefgarage abstellen wurden nicht erfüllt. Können - hätten Sie dürfen - aber müssen haben Sie nicht. Es ließ sich aber feststellen, daß viele der Horex-Freunde die Tiefgarage, als geschützten und trockenen Abstellplatz, gerne annahmen.
Ein Anliegen zum Thema Sternfahrt hat der Horex-Novice aber noch. Die Zukunftsproknosen dieser Veranstaltung werden von uns eher trübe, als freundlich, gesehen und das hat einen einfachen Grund. - Es gibt nicht genügend Clubs (Vereinigungen) die für die Ausrichtung dieser Veranstaltung zur Verfügung stehen. Ein gesundes Fundament von zehn - plus ein oder zwei Reserve Clubs (Vereinigungen) - könnte in einem Zehnjahresturnus diese Veranstaltung auch in die Zukunft tragen. Aber zur Zeit sehe ich nur sechs Clubs oder Vereinigungen die signalisieren auch zukünftig eine Sternfahrt ausrichten zu wollen. Und bei diesen sechs sehe ich bis auf die ein oder andere Ausnahme keinen, der in einem kürzerem Zeitraum, als zehn Jahre, für die Ausrichtung zur Verfügung stünde.

Das heißt wir haben Handlungsbedarf ! Schon 1997 könnte dieses Problem zwingend auf der Tagesordnung stehen.

Liebe Clubkapitäne und sonstige Leitende - "werdet jetzt und nicht zuspät Aktive" - "geht dieses Problem frühzeitig an"

Der Horex Novice möchte sich gestatten, einige Anregungen geben zu dürfen..

1. In den Niederlanden besteht ein starker Horex-Club (sogar mit eigener Club - Zeitschrift) der durchaus in der Lage ist eine Sternfahrt auszurichten. Nur es habert an den Kontakten zwischen Ihnen und den anderen Clubs. Es müßte doch ein leichtes für die Kapitäne sein, diese Kontakte aufzubauen. Dieser Punkt dürfte auch für den Schweizer Horex-Club in manchem Aspekt zutreffen.

2. Die zur Zeit gepflegten Standards der Pfingst-Sternfahrt dürfen keine unabänderlichen Veranstaltungsrichtlinien für die Zukunft sein. Der Horex Novice kann sich durchaus eine Buschwiese im Spätsommer als

Sternfahrt vorstellen. Und was für den MSC gilt, gilt auch für Mainkling, NRW und jeden anderen. Eine abgespeckte Veranstaltung fände sicherlich mehr potentielle Veranstalter.

3. Man muß aber auch schon einmal mit untauglichen Mitteln versucht haben, Clubs für die Ausrichtung einer Sternfahrt zu begeistern. Denn wie mir bekannt wurde, ist dies ein Grund weshalb die Freunde von Staufenteck bei den letzten Sternfahrten so rar vertreten waren. Ich hoffe, daß diese Sache nicht länger ein Grund für das Fernbleiben der Freunde von der "Steige" sein wird und wir sie 1995 wieder unter uns begrüßen dürfen.

Also liebe Kapitäne und Funktionäre macht Nägel mit Köpfen, im Interesse von weiteren 40Jahren Horex-Sternfahrt,

Euer Horex-Novice.

P.S. Meine Telefonnummer in Düsseldorf ist ab sofort nicht mehr gültig, ich bin nurmehr unter der Frankfurter Nummer 069-436859 erreichbar.

Inhalt

Seite	Thema
3 -4	Handlungsbedarf
5-14	100 Tricks... Transistorzündung
15-16	Die 40igste in Berlin
16	Horex - Register
17-18	Prospekt Rsident und Imperator
19	Treffen, Ausstellungen, Märkte
19	Motorrad Hebebühne
20 -21	Reginal mit Alu-Kopf
22	Museum in Bad Iburg
23-24	Umbau Regina ➳ Regina Sport
25-26	Verbesserungen am Regina-Motor
27	Seitenwagen aus Indien
27-28	Horex-Freunde unter sich
28	Horex gerne gesehen
29-35	Test Resident 350/250
35	Elektronische - Zündung
36	Anzeigen



Nun habe ich endlich die Fußraste gefunden , die ich brauche aber wo ist meine NIMBUS ? ich hatte sie eben hier abgestellt

-Wir möchten uns bei Klaus Tel. 089-778380 für seinen äußerst informativen Berichte zu Imperator-Zündung bedanken.

100 Tricks für zuverlässige Horexen

von unserem Korrespondenten in Bayern Klaus Schmitz, München (089/778380)

Zunächst ein paar Worte in eigener Sache.
Die schlechte Wiedergabe der Fotos in HB 1/94 finde ich schade. Siegfried hat dazu ja schon im letzten Heft etwas gesagt (S. 21). Im vorliegenden ist es hoffentlich besser, falls wieder nicht: Anruf genügt!

3. Folge: **Keine Angst vor Elektronik**

Kontaktlose Transistorzündung für Imperator

Beim letzten Mal hatte ich schon angedroht, im nächsten Beitrag die Zündanlage zu behandeln. Jetzt kommt's aber noch schlimmer, als erwartet! Ich bringe auch einen kurzen Theorieteil. Wen's nicht interessiert, der kann den betreffenden Abschnitt auch überspringen. Vorher aber noch ein paar allgemeine Randbemerkungen zum Thema Zündanlage bei Imperator:
Prinzipiell dürfte es keine größeren Probleme mit der kontaktgesteuerten Zündung (ab jetzt "SZ"= Spulenzündung abgekürzt) geben, vorausgesetzt, es sind die folgenden Randbedingungen erfüllt:

- ganz wichtig: 3-Volt Zündspulen in Reihenschaltung!
  (bei 12V-Anlagen natürlich 6V Spulen)
- Zündkontakte in gutem Zustand
  (ölfrei, kein zu großer Abbrand, Feder nicht lahm, Welle geschmiert etc.)
- Kontaktabstand (=Schließwinkel) in Ordnung und Zündzeitpunkt richtig eingestellt
- Kondensator i.O.
- Zündversteller i.O.(Federn, Nocken, Gelenke)

Klar, wenn alles i.O. ist, funktioniert's natürlich auch, aber...
Zu den Originalzündspulen kann ich nichts sagen, weil's die in den 70ern, als ich so meine Probleme hatte, nicht gab, oder, falls doch, für mich viel zu teuer.[1] Heute bekommt man die Imperator-Spulen neu gewickelt. Ob die halten, weiß ich nicht. Jedenfalls sind im heißen Motorgehäuse eingebaute Spulen nicht gerade ideal. Außerdem kann die Zündspannung bei der geringen Größe der Spulen auch nicht allzu berauschend sein. Im Regelfall (s.o., alles i.O.) brauchen wir jedoch für unsere Veteranen auch garkeine höhere Zündspannung, es sei denn, wir fahren auch im Winter (Kaltstarts mit schlapper Batterie). Das macht übrigens mit dem Gespann auf schneebedeckten salzfreien Sträßchen bei blauem Himmel und Sonnenschein einen Riesenspaß, falls man gute Kleidung hat!
Ein vielleicht häufigerer Fall ist ein schon leicht verschlissener Motor (Kolbenringe und/oder Ventilschaftabdichtungen), der soviel Öl in den Brennraum bekommt, daß die Kerzen schnell verschmutzen und es dann Aussetzer gibt.

[1] ich hab'mir damals die 6V-Doppelzündspule vom Citroen 2CV (Ente) besorgt und bin damit lange Jahre gut gefahren. Die gibt's aber heute sicher auch nicht mehr (nur noch die 12V-Spule)

Dagegen gibt es aber außer dauernd säubern oder gar Motorüberholung noch ein anderes Mittel: Den Kerzen die Möglichkeit geben, ihre Selbstreinigungstemperatur zu erreichen. Die erreichen heutige moderne Zündkerzen in Veteranen bei der üblichen sanften Fahrweise i.d.R. nicht! Hinzu kommt, daß die Wärmewerte, die früher angegeben wurden, nach meiner Erfahrung viel zu hoch sind. Für Imperator waren das 240 bzw. 260 "bei sportlicher Fahrweise". Wer mit mir fährt, wird nicht bezweifeln, daß ich die (die finde ich besser, als den) Imperator sportlich fahre. Ich werde eher als Schinder bezeichnet! Aber ein in den wesentlichen Schwachstellen umgebauter Imperator - Motor macht das leicht mit (können die Kollegen von der "Motorrad-Classik-Alpentour" bestätigen). Jetzt kommt's: Ich fahre seit Jahren 175er Kerzen (wie die nach der aktuellen Bezeichnung heißen, müßte ich jetzt extra nachsehen, sind aber ganz normale, nix Platin, oder sowas).
Wo ich gerade dabei bin, Dogmen umzustoßen: Ich tanke auch, seit es das bei uns gibt, fast nur bleifreies Normalbenzin, ohne je Probleme gehabt zu haben! Wichtig ist allerdings, daß man bei Motoren, die dafür nicht ausgelegt sind (entsprechende Ventile und -sitzringe) ab und zu doch 'mal verbleites spendiert. Das mache ich so jede dritte oder vierte Tankfüllung, das genügt. Die Tips mit dem Wärmewert und dem bleifrei zählen bei den "100 Tricks" natürlich extra, spart ja 'ne Menge Geld, wenn man viel fährt!
Zurück zur Zündung. Wer keine Probleme hat, sollte sich den Umbau wirklich sparen! Am Imp.- Motor gibt es dringenderes, was für hohe Zuverlässigkeit zu tun ist. Wer jedoch die Zündanlage nicht dauernd penibel pflegen mag, vor allem, wer das Thema Zündprobleme auf Dauer aus seinem Leben verbannen will, dem sei das Folgende empfohlen, falls er schon eine 12V-Elektrik eingebaut hat. Die braucht's allerdings. Die Vorteile der hier vorgestellten Anlage sind folgende:

- kein Zündkontakt, das heißt kein verölen, kein Verschleiß, keine Ersatzteilprobleme u.s.w.
- kein Kondensator, wo nichts ist, kann auch nichts kaputtgehen
- eine Hochleistungsdoppelzündspule (paßt genau unter den Tank, anstelle der Hupe. Ist auch schön gekühlt dort.)
- einmal einstellen, dann nie wieder!
- keine Ersatzteilprobleme (man weiß ja nie, ob nicht doch 'mal was passiert!), weil alles BMW-Teile vom Boxer sind (R45 - R100) die gibt's weltweit und sicher noch sehr lange.

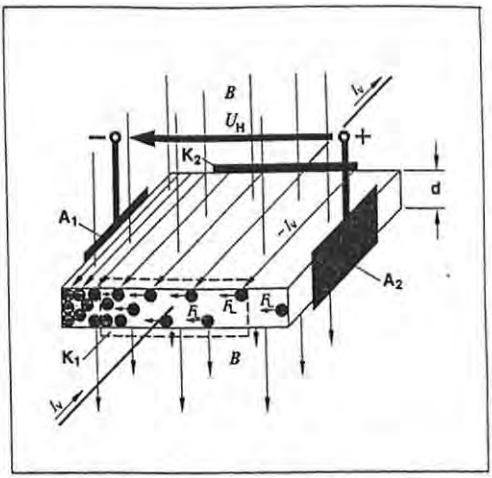
Nachteile gibt's natürlich auch:

1. Nicht original!
   Nietenzähler werden bemängeln, daß die Zündleitungen unter'm Tank verschwinden und nicht im Motorgehäuse. Sonst sieht man aber nichts!
2. Ein Werkzeugkasten (der linke reicht) wird mit Elektronik (pfui!!) belegt: Zündsteuergerät und für die BMW 12V-Lima Diodenplatte und Regler. Man kann zwar auch alles irgendwo draußen unter der Sitzbank unterbringen, aber mir scheint's so besser.
3. Fallen mir keine richtigen Nachteile ein!

Außerdem habe ich bei den Vorteilen noch 'was wichtiges vergessen: Die Freude am Basteln und verbessern, wo man's nicht sieht.

Theorie

Also, die SZ (nicht die Süddeutsche Zeitung, die Spulenzündung[2], sagte ich ja schon) funktioniert schon seit den 20er Jahren (nicht immer störungsfrei), so daß es eigentlich garkeinen Grund gibt, etwas zu ändern. Aber wie sagt Schopenhauer so schön in der Windsbraut? "Der Wechsel allein ist das Beständige."
Der Weg von der SZ zu TSZ (das heißt jetzt Transistor-SZ) wurde beschritten, weil man den blöden Kontakt loswerden wollte. Denn außer dem Ärger, den der machen kann, begrenzt er auch noch die maximal möglichen Ströme. Mehr als 4,5 A geht bei vertretbarem Abbrand nicht! Wenn man aber höhere Zündspannungen braucht - moderne Motoren brauchen heute 30.000 V und mehr - dann muß man auch höhere Ströme schalten können. Und das kann der Leistungstransistor. Damit konnte man auf einen Schlag die Primärströme verdoppeln. Heute sind sie noch höher! Der Kontakt muß dann nur noch mit kleinen Strömem den Transistor ansteuern, und das kann der ewig ohne jeden Abbrand. Es bleibt jedoch noch der mechanische Restverschleiß am Schleifklötzchen und an der Welle des Kontaktsatzes. Der Zündzeitpunkt konnte sich also immer noch verstellen, die Wartung war zwar wesentlich verringert, aber immer noch nicht überflüssig. Deshalb mußte der Kontakt ganz weg! Die Geschichte heißt dann kontaktlos. Und damit jeder weiß wie, hängt man noch 'was dran. Es gibt nämlich verschiedene Möglichkeiten, den Kontakt zu ersetzen (magnetisch, optisch, elektrisch) z.B. durch den Hall - Generator. Dann nennt man's TSZ-h.
Wie funkzioniert datt jetz!? "Da stell' mer uns jans dumm, un da sache mer so: En Dampfsmaschin'..."
Pardong, wir waren ja beim Hall - Effekt.[3] Der beruht darauf, daß bewegte elektrische Ladung, also Elektronen, in einem Magnetfeld abgelenkt werden.
Jetzt schauen wir uns Bild 1 an und dann versuche ich 'mal, das verständlich zu erklären, also: Die Elektronen sind die Punkte mit den -Zeichen drin (weil die immer negative Ladung haben). Die bewegen sich nur, wenn ein Strom fließt. Der heißt hier I_V[4] und fließt in Richtung der so gekennzeichneten Pfeile.



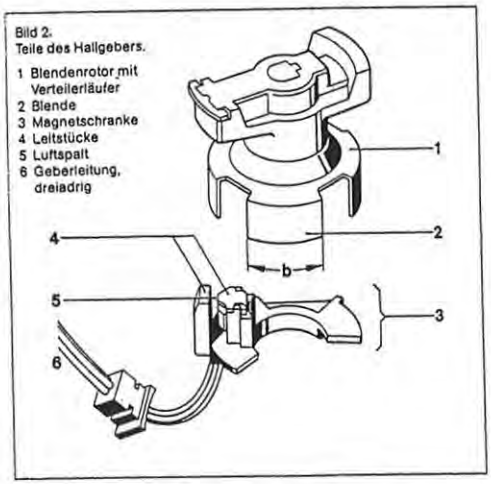
Prinzipdarstellung des Hallgenerators.
B Magnetfeld (Flußdichte)
I_v konstanter Versorgungsstrom
$-I_v$ Elektronenstrom in Gegenrichtung
U_H Hallspannung
F_L Lorentzkraft
d Dicke der Hallschicht
A1 Anschluß für die
A2 Hallspannung
K1 Anschluß für den
K2 Versorgungsstrom

Bild 1

---

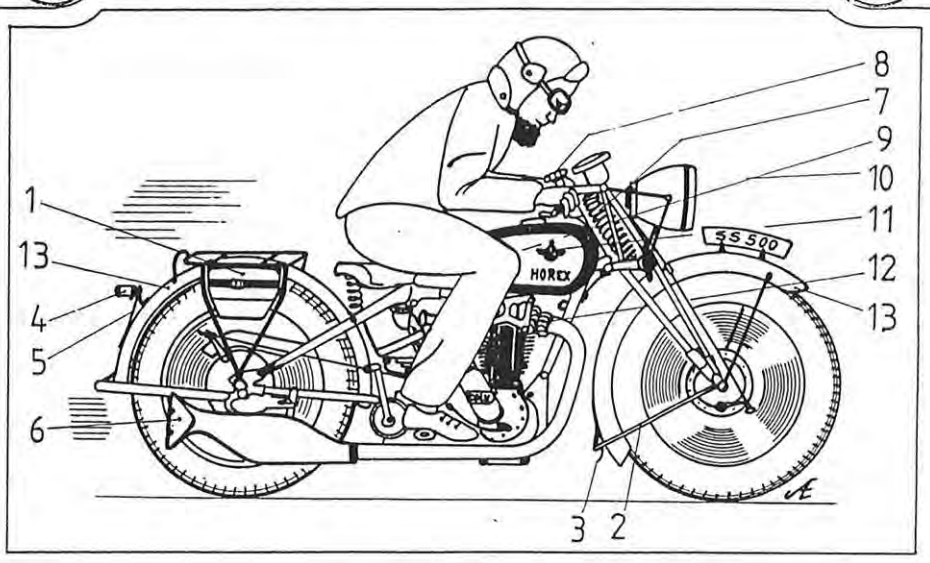
[2] "Watt 'en SZ is', datt kann 'mer nich' expliziere', datt steht im Buch". ...Wir empfehlen bei Wissensdurst zum Thema Elektrik: Hertweck, Der Kupferwurm. Gibt's jetzt schön als Neuauflage im Motorbuch-Verlag.
[3] Entdeckt von Mr. Hall (Amerikaner) 1879
[4] Ströme heißen immer I, und V heißt hier Versorgung

D.h., auch die Elektronen fließen in diese Richtung und zwar durch einen Halbleiter, hier mit Hall-Schicht bezeichnet. Jetzt kommt der Gag: Das ganze liegt in einem Magnetfeld (als ob wir einen Magneten 'dranhalten würden), dessen Vorhandensein durch die senkrechten mit B bezeichneten Pfeile angedeutet wird. Die Elektronen bewegen sich also senkrecht durch ein Magnetfeld. Jetzt kommt der Effekt:
Hab'ich ja schon gesagt, die Elektronen werden abgelenkt und zwar deshalb, weil jetzt eine magnetische Kraft auf sie wirkt. Die Kraft heißt Lorentz-Kraft und wird hier mit F_L [5] bezeichnet. Egal, warum, sie wirkt wieder senkrecht. Deshalb sind an den Elektronen die kleinen Pfeile nach links 'dran. Die Wirkung ist die, daß die Elektronen in Richtung der Kraft "geschubst" werden.
Wenn wir uns jetzt vorstellen, wir stünden am Straßenrand (am rechten z.B.) und an uns liefe 'ne Demo vorbei (so von links nach rechts), und wir spielten dann Lorentz-Kraft und schubsten die Teilnehmer alle nach links (die sind jetzt nämlich die Elektronen), dann gäbe es an der Stelle, wo wir stünden und störten, plötzlich auf der linken Straßenseite mehr Demonstranten, als auf der rechten. Außerdem gäbe es natürlich Spannungen.
So ist das mit den Elektronen auch. Die driften alle nach links zum Anschluß A_1, daher sind an A_2 weniger. Mehr Elektronen bedeutet aber mehr negative Ladung, d.h., A_1 wird negativ. Klar, A_2 dann positiv. Der Trick kommt aber erst später!
Jetzt haben wir zunächst 'mal eine Spannung[6] zwischen A_1 und A_2, nämlich die...? Genau, die Hall-Spannung U_H. Die ist um so höher, je stärker das Magnetfeld ist. Jetzt erst kommt der Trick:
Wenn wir das Magnetfeld periodisch ändern (stark, schwach, stark, schwach...u.s.w.), dann ändert sich auch U_H (wie, datt krieje 'mer später). Aber trotzdem machen wir uns das jetzt zu Nutze, wir bauen uns einen Hallgeber. Ein Teil des Baukastens ist der Schrottplatz oder auch der Fachhandel. Die Bauklötzchen beschreibe ich gleich noch genauer, an dieser Stelle nur eines, die Magnetschranke. Wie sowas aussieht, zeigt Bild 2. In der Form gab's das z.B. bei VW (gibt's wahrscheinlich immer noch). Die BMW-Boxer (Zweiventiler) haben das so ähnlich seit 1981, die K100-Motoren haben sogar zwei davon. So 'ne Magnetschranke besorgen wir uns. Jetzt soll's langsam genug der Theorie sein, ich mach's jetzt kurz, aber trotzdem noch bis zum bitteren Ende: Wie jeht jetz su en Magnetschrank? Dat jeht esu wie im Bild 3: Die Blende läuft (sich auf einer Welle drehend) berührungslos durch den Spalt der Schranke. Ist der Luftspalt frei, wird der Hall IC vom Magnetfeld durchsetzt, die Flußdichte ist hoch.



[5] Kräfte werden immer mit F bezeichnet, was L bedeutet, ist nicht schwer zu erraten
[6] Spannung: immer U

Nachfertigung für T5-S5 - COLUMBUS



1	Werkzeugkasten	125.-
2	Hauptständer vorne	85.-
3	Satz Haltefedern - Hauptständer	15.-
4	Rücklicht BOSCH	120.-
5	Halter VA für Rücklicht	20.-
6	Fischschwanz-Schalldämpfer-Bausatz	110.-
	unverchromt - I.D.-angeben kpl. versch.	175.-
	verchromt	250.-
	V.A. Blech	275.-
7	Gabelfeder - verchromt	65.-
8	Tiger-Abzeichen	35.-
9	Tankansetz bleche-VA- stck	15.-
10	Tankkniekissen - Satz	50.-
11	Tankabzeichen -	15.-
12	Auspuff-Klemmschelle-GGG	35.-
13	Schutzbleche 19"x173mm breit	210.-
14	6-kt-Muttern M8-SW14-VA	3.-
15	Linsensenkschrb. M6x28 - VA	2.-
16	Getriebekette 1/2x9/16x73	45.-
17	Speichen: M4x3.5x176mm	
	M4x3.5x215mm	
	M4x3.5x200mm	
18	Typenschild, Ms - oder Al.	15.-

Albert Eringfeld

HOREX

Nachf.
Dämpfer
K.-Kasten
WZ.-Kasten
Filter VA
Bleche
Kickstarter
Fußrasten
Schellen
Krummer
Felgen
Federn
V.A.-Teile
und
vieles
mehr

Tel
0031 8355
2223

Albert Eringfeld
Aaltenseweg 40
NL-7091 - AG - Dinxperlo
Telefon 00 31 83 55 22 23

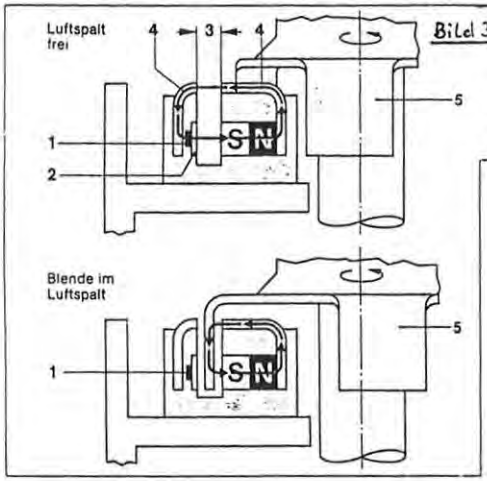
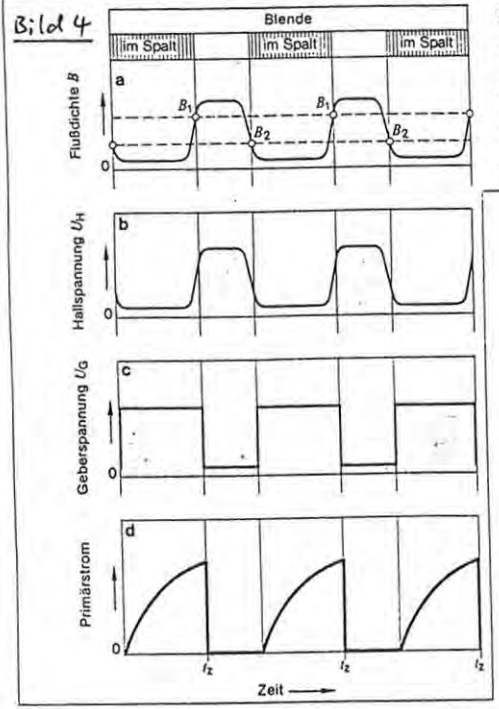


Bild 3: Wirkungsweise der Magnetschranke.
1 Hall-IC
2 IC-Träger
3 Luftspalt
4 Leitstücke
5 Blende

Die Hall-Spannung ebenso, die IC-Schaltung sperrt, die Geberspannung, die der IC produziert, ist niedrig. Da kann kein Strom zur Zündspule fließen. Wir merken uns einfach: Spalt frei ist wie Kontakt geöffnet (der von der SZ oder TSZ). Bild 4 Macht das nochmal anschaulich. Bei Blende im Spalt ist's natürlich umgekehrt. Wenn die Blende gerade 'rausläuft, (Kontakt würde gerade öffnen), dann funkt's, das ist der Zündzeitpunkt. So, jetzt reicht's, obwohl es noch viele interessante Dinge zu erklären gäbe, wie Temperaturkompensation, Startanhebung, Schließwinkelsteuerung und Strombegrenzung (das macht alles das Zündsteuergerät). Nur noch eins, die Ruhestromabschaltung: Das ist ganz praktisch, weil die ganze Anlage selbsttätig abschaltet, wenn ein paar Sekunden kein Impuls kommt. Das schützt die Zündspule vor Überlastung und Durchbrennen, was bei der SZ, falls der Kontakt längere Zeit bei eingeschalteter Zündung geschlossen war, durchaus passieren konnte. Wenn aber wieder ein Impuls kommt, wir also den Kickstarter betätigen, ist die Anlage sofort wieder da.

Bild 4

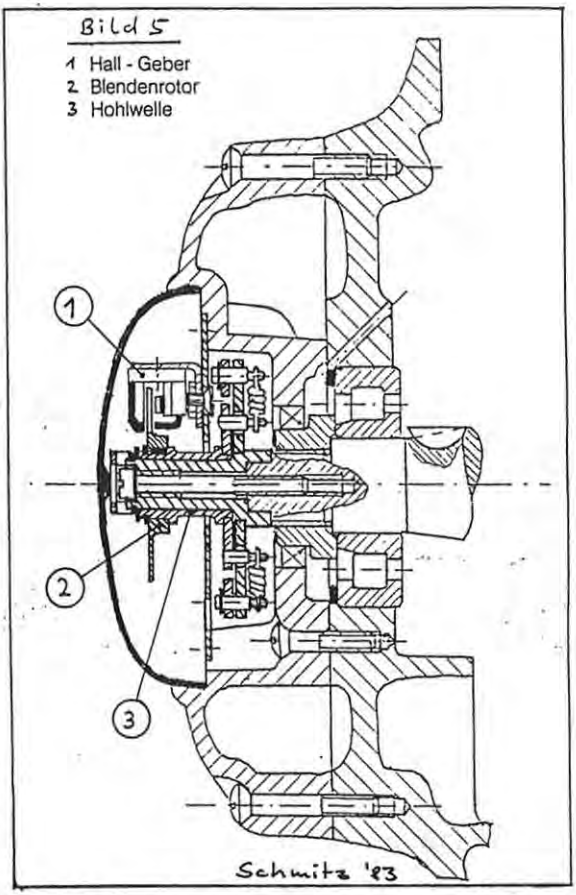


Impulsschema der TSZ-h.
a zeitlicher Verlauf der Flußdichte B
b zeitlicher Verlauf der Hallspannung U_H
c Geberimpulse U_G
d zeitlicher Verlauf der Primärstromstärke
t_z Zündzeitpunkt

Bauanleitung

Wer den theoretischen Abschnitt übersprungen hat, sollte doch nochmal 'reinsehen, aber wichtig ist es nur von Bild 2 bis 3. Da steht nämlich, wo wir die Magnetschranke herbekommen, die ich in den folgenden Bildern leider etwas ungenau als Hall-Geber bezeichnet habe. Ein Geber ist aber erst alles zusammen, Schranke und Rotor. Wir brauchen aber noch ein paar Teile zusätzlich, denn wir wollen ja auch den Zündzeitpunkt drehzahlabhängig verstellen.

Ideal wäre auch hierfür eine Elektronik, aber so weit bin ich nicht gekommen. Deshalb wird hier die mechanische Verstellung mittels Fliehgewichten beibehalten. Umzubauen ist da nur wenig. Bild 5 zeigt 'mal alles im Zusammenbau. Den Blendenrotor habe ich bewußt nicht als Glocke ausgeführt, oder gar von BMW übernommen, weil der Geber bei meiner Konstruktion auf der Kurbelwelle sitzt, die Glocke also im Vergleich zum Boxer-Motor mit doppelter Drehzahl umläuft. Da hätten sich dann gleich mehrere Fehler eingeschlichen: Zunächst hätte die Glocke zwei Fenstern, wir brauchen aber nur eins, weil wir ja doppelte Drehzahl haben. Dann wirkt die vierfache Fliehkraft auf die Glocke, weil die quadratisch mit der Drehzahl wächst (d.h. doppelte Drehzahl = vierfache Fliehkraft). Da kann sich so 'ne Glocke schonmal aufbiegen und im Luftspalt der Magnet schranke schleifen, zumal sie ja auch schön warm wird. Weiterhin falscher Schließwinkel, weil die Fensterbreite für halbe Drehzahl ausgelegt ist. Da weiß ich nicht, was passiert wäre, aber sicher ist sicher! Deshalb folgende Vorgehensweise:



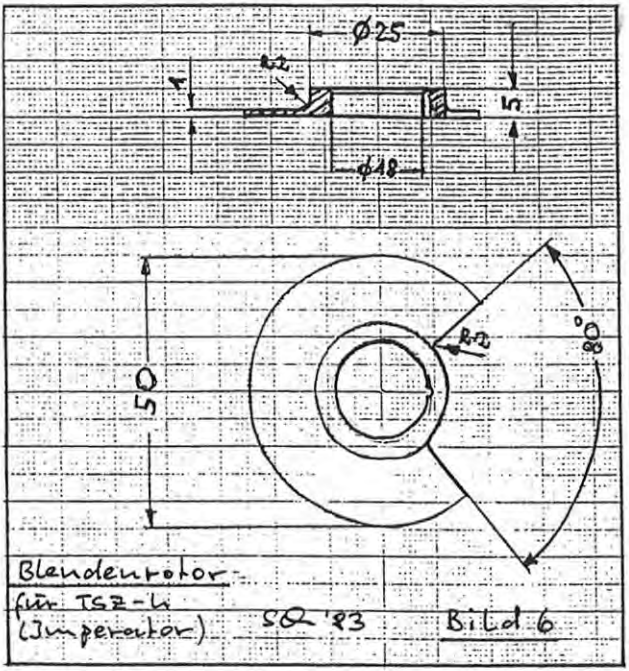
- Keine Glocke, sondern eine Segmentscheibe
- Winkel des Fensters verdoppelt, dann ist der Luftspalt bei verdoppelter Drehzahl genauso lange frei
- Zündversteller original, aber Nocken weggebaut und dafür die neue Hohlwelle eingepreßt.

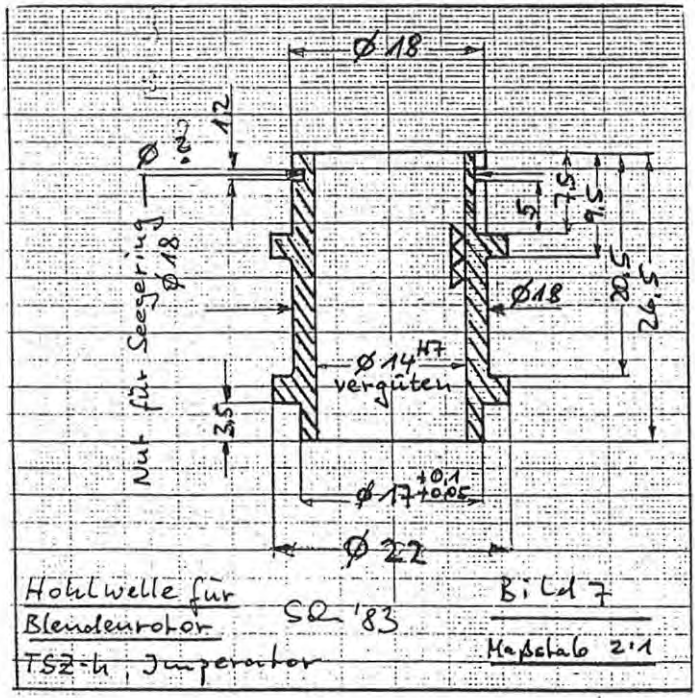
Die Skizzen zur Anfertigung der neuen Teile zeigen die Bilder 6 und 7. Dazu noch zwei Bemerkungen:

Der Durchmesser 14 H7 in Bild 7 muß gute Oberfläche und Verschleißschutz haben, natürlich auch geschmiert sein, denn da treten immer Relativbewegungen zur Welle auf, die der Zündversteller bewirkt.

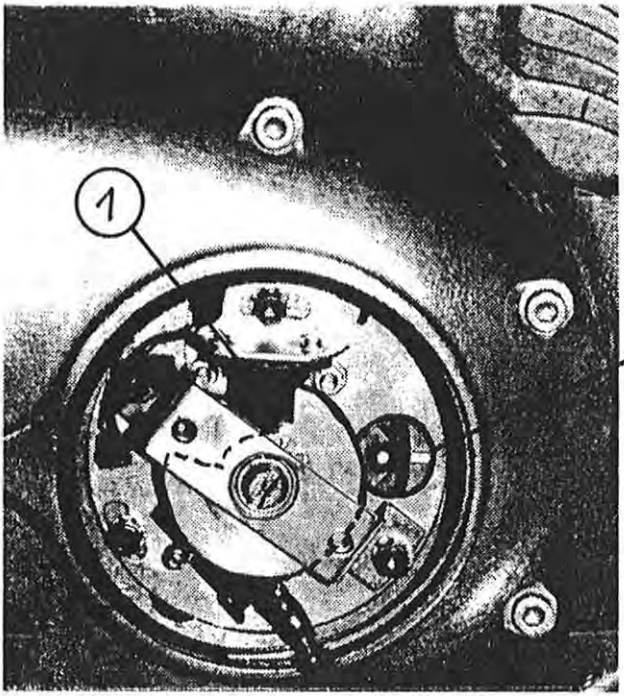
Blendenrotor und Hohlwelle müssen gegeneinander verdrehgesichert sein, daher die Nut in Längsachse der Hohlwelle oben rechts und das Gegenstück beim Rotor am Innendurchmesser der Nabe. Ich habe da einfach in zusammengestecktem Zustand von oben mit 2 mm 'reingebohrt. Dort steckt jetzt ein Stück Rundstahl 'drin.

Ich glaube, das fällt ohnehin raus, wenn man den BMW-Zünder zerlegt. So ist der Rotor dort auch gesichert. So, das war das Wichtigste. Wir brauchen dann noch eine neue Grundplatte (oder müssen die alte entsprechend ändern) und einen Haltebügel für den Chromdeckel. Bild 8 zeigt das Ganze nochmal in der Ansicht. Wichtig sind noch die Markierungen des Zündzeitpunktes, die durch das Fenster der Grundplatte zu sehen sind. Eine ist ein Meißelschlag im Gehäusedeckel, die zweite sitzt auf der Achse eines Fliehgewichtes vom Zündversteller. Ein bißchen weiße Farbe 'drauf - fertig.



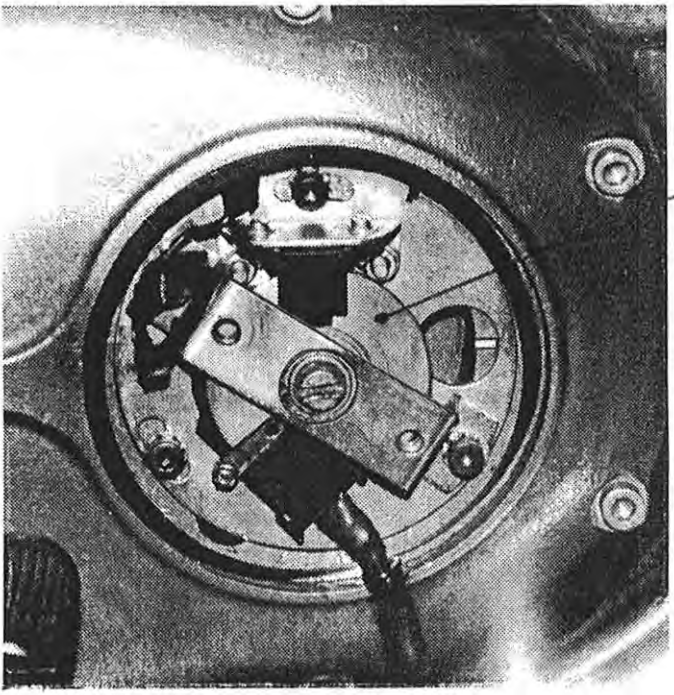


Alles zusammen muß natürlich so ausgerichtet werden (dafür ist u.a. die Lage der 2mm Bohrung zwischen Rotor und Hohlwelle maßgeblich), daß die Zuordnung zwischen OT, Lage Schauloch, Lage Ausschnitt im Rotor und Lage Magnetschranke zusammenpaßt. Die Feineinstellung geschieht dann über die Langlöcher, wie bei der alten Grundplatte. Auch der Blechwinkel, auf dem die Magnetschranke sitzt, hat Langlöcher.



Zündzeitpunkt
Markierungen
im Fenster

1 Hall - Geber
2 Blendenrotor

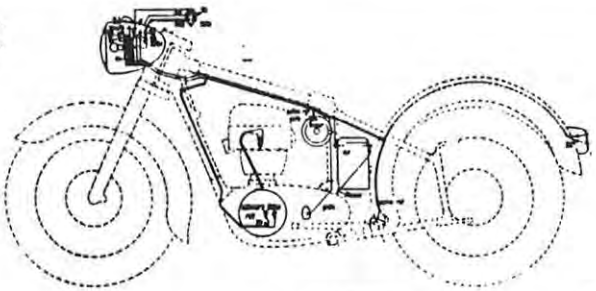


ca. 120° KW n. OT

Bild 8 : Transistorzündung mit Hall - Geber
Einbau in HOREX Imperator

Alles schön sichern (Loctide und Zahnscheiben kann nicht schaden). Die Einstellung geht aber nur noch dynamisch, d.h. mit Blitzlicht[7]. Da kann man auch schön beobachten, wie der Zündversteller bei wachsender Drehzahl arbeitet (oder, ob vielleicht nicht!). Jetzt fehlt noch die Verkabelung und das Zündsteuergerät.
Den Schaltplan versende ich gerne auf Anfrage (bitte frankierter Rückumschlag!). Ich fürchte, der wird im HB, weil er viele dünne Linien hat, nicht gut genug lesbar sein. Steuergerät und Zündspule sowie Kabel mit vergossenen Kerzensteckern (die tun's beinahe auch unter Wasser!) sind bei BMW unter den Teile-Nr. 12 14 1 244 477 und 12 13 1 244 426 [8] (Kabel weiß ich nicht, aber die mit den kleinen Kerzensteckern!) zu erhalten. Fast hätte ich noch den Kühlkörper für das Steuergerät vergessen, der muß unbedingt dazu! Kosten für die Teile dürften heute bei ca. DM 400,- liegen.
Genug für diese Folge.
Sicher habe ich noch manches übersehen, so daß noch eine Reihe von Fragen offengeblieben ist. Bitte telefonisch klären! Das Schreiben von Beiträgen macht viel Arbeit (aber auch Freude). Briefe schreiben möchte ich zu diesem Thema nicht so gerne!
Nächste Folge: Ölkreislauf und Einbau Feinstfilter, oder vielleicht 'mal was für Regina - Gespanne, besser gesagt für Seitenwagen: Hydraulische Bremse aus HOREX-Teilen und MZ-Hydraulik.
Aus is'! HOREX - GRUSS und Servus.

Laubersheimer
Verfahrenstechnik GmbH
Schlachthofstr. 12
76829 Landau
Telefon 06341/4241



Neue Spannungsregler
für alle Lichtmaschinen DM 95,-
Kabelbäume in original Farben u. Abmessungen mit Anschlußplan DM 78,-

Instandsetzung von Zündmagneten
schnell und kostengünstig

Gleichstromanker wicklen 130,-200,-
Zündspulen wickeln DM 85,-
Drehstromanker im Tausch DM 130,-
Auf sämtliche Arbeiten und Produkte
1 Jahr Garantie
Bitte kostenlose Preisliste anfordern
Postversand jeden Tag; auch ins Ausland

Suche Horex Regina 350/400er zum Restaurieren, Zustand 3-4, aber möglichst komplett. Die Maschine wird ein Geschenk und kommt in die liebevollen Hände eines früheren Regina Fahrers !
VB 4000.- je nach Zustand Tel.: 030/8591517

[7] Ausleihen reicht. Einmal einstellen genügt!
[8] BMW R45 bis R 100 ab Baujahr '81

Die 40igste in Berlin

"Berlin ist eine Reise wert" - so das Sprichwort - und es irrt nicht. Das Gelände, auf dem auch schon die 30igste statt fand, war ideal für diese Veranstaltung geeignet. Der Platz zum Zelten war ausreichend , es hätten noch 30 Zelte Platz gefunden. Das Sanitärangebot war O.K. . Der Festsaal (Mensa) war von seiner Lage, der gegebenen Größe und der Bewirtungsmöglichkeit, als Ideal für diese Veranstaltung zu bezeichnen. Der Schulkomplex, der die 40igste beherbergt, liegt mitten in Berlin - Kreuzberg. Da stellt sich die Frage nach der Sicherheit? Auch hier kann nur positives berichtet werden. Das gesamte Areal ist eingefriedet, das Tor war rund um die Uhr besetzt und ebenfalls rund um die Uhr patrouillierten zwei Streifen über den Platz. Dadurch, daß alles möglich Negative, wie es sich aus der Innenstadtlage hätte ergeben können, durch die perfekte Organisation ausgeschaltet wurde, kamen nur das Positive dieser Lage zum tragen. Beispielhaft seien die Möglichkeit, zu Fuß oder mit U - Hoch oder S -Bahn, Sehenswürdigkeiten zu erreichenden; - die Gastronomie, das nahe beiliegende Technikmuseum, sowie der Ostteil der Stadt zu nennen. - Die besten Döner - Kebab gibt es nun mal in Kreuzberg ! - Die Bewirtung war von der Qualität, der Vielfalt und den Preisen, als gut bis sehr gut zu bezeichnen. Das Spektrum des gebotene ging von einer Transvestieshow über eine sehr gut ausgestattete Tombola - nur die Gewinnlose waren schlecht unter die Nieten gemischt, so daß einige nur Gewinne aus einer Nummernserie hatten, z.B. 10 mal Kaffeefilter oder 6 mal Spielzeugauto - bis zur Krönung der Veranstaltung , die durch die weltbekannte Motorradstaffel der Berliner - Polizei gegebenen Privatvorstellung in deren Kaserne. In diesem Bericht auf das dort gezeigte einzugehen hieße, ihn zu sprengen. Aber meinen Dank und meine Bewunderung möchte ich doch dieser Truppe für die gezeigte professionelle Artistik aussprechen. Es war Spitze! Doch einen, neben allen Frauen und Mannen des HC-Berlin, die jeder ein eigenes Lob verdient hätten , möchte ich noch erwähnen und das ist Klaus der eine spitzen Horex - Ausstellung, die jedem Technik - Museum zur Ehre gereichen würde, auf die Beine gestellt hat. Unterstützung fand er neben vielen anderen auch bei H.J. Mahler.

IMPRESSUM HOREX - BOTE Telefon

Postadresse Siegfried Klinger o69-
Rotlintstr.51 436859
6o316 Frankfurt

Redaktion Siegfried Klinger
Bankverbindung: Postbank 6o288 Frankfurt a/M
Kto: 84423605 BLZ: 5oo 1oo 6o

Alle Artikel werden ohne Gewähr veröffentlicht. Eine redaktionelle Bearbeitung der eingesandten Beiträge bleibt vorbehalten.

Die Bestellung des Horex-Boten geht an die Postadresse,unter Angabe der Stückzahl,der Lieferanschrift und der beigefügten Zahlung oder Zahlungsbeleg.Die Zahlung erfolgt bei kleineren Beträgen(bis 4,-) in Briefmarken(50er),sonst mit Verrechnungsscheck oder mittels Überweisung auf unsere Bankverbindung.

Im zweiten Teil zu diesem Kurzbericht wollen wir der Aufgabe des Chronisten gerecht werden und die mir vorliegenden Daten mitteilen. Es hatten ca 350 Fahrer mit 150 Beifahrer gemeldet. Die Clubs: Norwegen, Friends, Bad Bramstedt, Rahlstedt, Bremen, Braunschweig, NRW, Fulda, MSC, Taunus, Hanau, Singhofen, Frankental - Bad Kissingen, Krumbachtal, Mainkling und Freiburg und neu der Mainzer Motorradclub waren dabei. Wobei die Bad Bramstedter mit 19 Horex und 48 Nennungen den Vogel abschossen. Auch wurde deren Chef Markus Runge und Frau Erika mit einer Ehrung bedacht, weil sie/er als einzige alle 40 Sternfahrten als Teilnehmer mitgemacht haben. Die meisten Teilnehmer brachten die Frankentaler mit - es waren 70. Wie ging es weiter mit den Ehrungen? Der Teilnehmer mit der weitesten Anfahrt war Lennart Örtengreen aus Finnland. Die Bad Bramstedter stellten mit Inge Kühl 14 Monate den Jüngsten, mit Erika Föllmer und Inge Horns die sportlichsten - sie fuhren mit RIXE Fahrrädern von Bimöhlen die 370km nach Berlin - mit Martina Runge die jüngste Horex - Fahrerin, mit Anja Runge die jüngste Gespanntreiberin. Hanau stellte mit Maja Röder die mutigste - sie fuhr als Fahrschülerin mit ihrem Fahrlehrer in zwei Tagen auf einem Motorrad nach Berlin - und mit Christine Opitz die älteste, sie ist ja vielen mit ihrer SB35 bekannt. Die kleinste Horex brachte Antje Gunkel mit einer "V21" aus Mainkling mit. Albert Eringfeld vom HC-Nederland brachte die älteste Horex eine SB35 von 1939 mit nach Berlin. Herbert Ammon Hatte zwar eine ältere S6 dabei, diese aber offensichtlich nicht gemeldet. Den ältesten Teilnehmer - einen pensionierten Horex-Händler aus der Schweiz - brachten die Freiburger mit Ernst Ruff auf Regina mit nach Berlin. Bleibt zum Schluß nur unsere Marina Tille-Seyfried vom HC-Taunus die als älteste Gespanntreiberin in Berlin geehrt wurde. 1995 werden wir und bei den Freunden in Braunschweig Siehe HB 3/92 S.24 wieder Treffen.
Euer Horex Novice

Hallo, liebe Horex-Freunde!

Hiermit möchte ich mich noch mal an alle "Horexianer" wenden bezüglich des Horex-Registers. Einige Freunde hatten mich gebeten, fehlende Ersatzteile in dem Register mit anzugeben. Ich halte das für eine sehr gute Idee. Es sollten aber nur Teile sein, die man zur Zeit noch nicht kaufen kann. Ich bitte die vielen "Horexianer", die sich noch nicht gemeldet haben, es bald zu tun. Ich werde jedem dann ein Register zuschicken.
Hier noch mal meine Adresse:
Horst Mädel, Sengbachweg 17, 51061 Köln, Tel.: (0221) 60 81 14.

-Der Anfang für ein Horex-Register ist gelegt. Horst hat für jeden der sich meldet und seine Horex registrieren läßt, eine Kopie dieses Registers bereit.

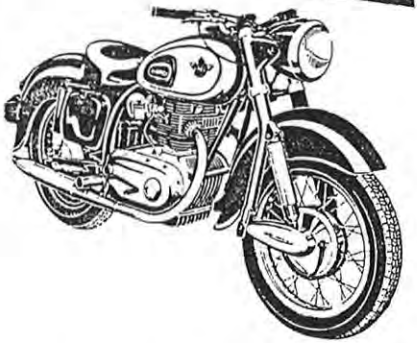


-Bernhard Tel. 06221-315760 hat uns freundlicherweise die Kopien des nachfolgenden Resi- Prospekt zur Verfügung gestellt.

MAN FÄHRT MOTORRAD
MIT VORLIEBE:

HOREX

GEBAUT VON MOTORRADFAHRERN
FÜR MOTORRADFAHRER!



HOREX-IMPERATOR 400 ccm

Das Motorrad für die linke Autobahnseite

Zweizylinder-Viertakt-Motor mit obenliegender Nockenwelle und zwei Vergasern – Vorder- und Hinterrad-Schwingenfederung, die sich auf ölgedämpfte, wartungsfreie und für unterschiedliche Belastungen einstellbare Federbeine abstützt – Geschmiedete Leichtmetall-Vollnabenbremsen mit 190 mm Bremsdurchmesser.

26 PS – 140 km/h Spitze – Literleistung 65 PS/L – Kraftstoffverbrauch bei 100 km gleichbleibender Geschwindigkeit 4,5 Ltr./100 km.

DM 2630,— ab Werk in Einvergaser-Ausführung
DM 2684,— ab Werk in Zweivergaser-Ausführung

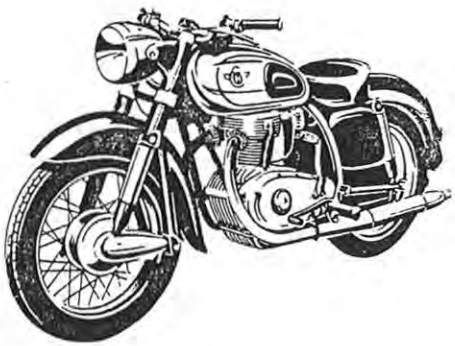
HOREX-RESIDENT 350 ccm

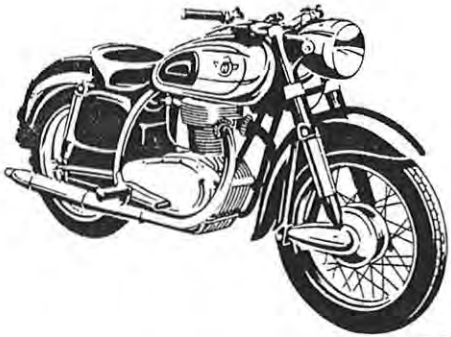
Stärkstes und schnellstes deutsches Serien-Motorrad seiner Klasse

Einzylinder-Viertakt-Kurzhub-Motor – Auch bei diesem Modell Vorder- und Hinterrad-Schwingenfederung, die sich auf ölgedämpfte, wartungsfreie und für unterschiedliche Belastungen einstellbare Federbeine abstützt – Geschmiedete Leichtmetall-Vollnabenbremsen mit 150 mm Bremsdurchmesser.

24 PS – 130 km/h Spitze – Literleistung 65 PS/L – Kraftstoffverbrauch bei 100 km gleichbleibender Geschwindigkeit 3,7 Ltr./100 km.

DM 2150,— ab Werk





HOREX-RESIDENT 250 ccm

Genau wie sein großer Bruder: eine grundsolide Allzweckmaschine für Beruf, Reise und Sport, besonders wirtschaftlich wegen der günstigen Steuer- und Versicherungs-Prämiensätze.

Die gleiche Ausstattung wie das 350er Modell.

18,5 PS – 120 km/h Spitze – Literleistung 74 PS/L – Kraftstoffverbrauch bei 100 km gleichbleibender Geschwindigkeit 3,3 Ltr./100 km.

DM 2090,— ab Werk

IHRE VERTRETUNG

Treffen-Ausstellungen-Maerkte

Ausfahrten des HCTaunus finden statt:
24.7 / 21.8 / 6.8 / 18.9 / 23.10 Info Marina 06172/81898.
Die anderen Clubs mögen mir bitte Ihre Termine noch nennen!!!!!!
- 15 bis 17.7 Sommertreffen der HuGF Mainkling (das ist bei Creilsheim) Info bei Fritz Tel. 07959-634
+23 bis 31.7 "2000km durch Deutschland" Günter Krön, Erlenstr. 3 , D-41844 Wegberg/Merbeck
+29 bis 31.7 Treffen der 50er-Jahre 35435 Wettenberg Tel. 0641-8040 mit live Musik von ca. 10 bis 15 Band's
+ 29.7 Victoria Sternfahrt Freiburg Tunisee Tel. 0761-28859
-30 bis 31.7 Treffen "Wirzenborner Liss" Anfahrt ueber das reizvolle Gelbbachtal Tel. 02602-8706 Horexfreund Peter
+20 bis 21.8 Treffen in 67731 OtterbachTel.0631-14331,am Lutringshauser-Museum.
+20 bis 21.8 Schottenring Info 0761-580400
-21.8. First-Classc-Day in Essen Borbeck "Größtes Veteranen Treffen in Deutschland" Nur 2,-DM Eintritt Live Musik. MarktInfo. Tel.0209-209157 U. Wybiralla.
+ 28.8. Treffen der "Schweizer Horex Veteranen" Restaurant Bahnhof CH-7023 Haldenstein bei CH-7000 Chur. Ab 10Uhr. Info Alfred Tel. 0041-57-271731
28.8 Kölner Kurs Info Tel. 02202-22585
+ 10 bis 11.9 Horex Treffen Buschwiese D-61350 Bad Homburg. Info Eduart Tel. 06172-35822
+24.9 Rallye in 63755 Alzenau siehe HB4?92 S.32. Tel 06023-2683
+3 bis 4.12 Ausstellung 56357 Holzhausen Info Tel. 06772-8366
+ 4 bis 5.3.95 Treffen der "Schweizer Horex Veteranen" in CH-5616 Meisterschwanden, Fabrikhalle der Weberei Lenz. Info Alfred Tel. 0041-57-271731

+ Diese Zeichen bedeuten: neu, wichtig oder verändert.

Motorrad Hebebühne

Wer sich eine Hydraulische-Hebebühne bauen will und dazu eine Bauanleitung sucht, wird in der Gummikuh 3/94 S.20 fündig. Das Heft ist unter Tel.0421-501617 nachzubestellen.

KUNDENDIENST-MITTEILUNGEN

ORGANISATION

NUMMER:	VOM:	BLATT:	ANLAGE:
0 - 3/53	7. Aug. 1953	1 - 3	1

KDM - 0 9 Umbau "Regina 1" - Zylinderkopf "Regina 3"

Für den Umbau werden folgende Teile benötigt:

1	Alu-Zylinderkopf 03 Ausführung mit Kipphebelbock und Schrauben, sowie mit Ventilführungen			DM	122,50
1	Bing-Flanschvergaser 2/26/23			DM	24,--
1	Luftfilter	00 15 60 03		DM	6,50
+) 1	Kipphebelkappe	02 10 36 00		DM	16,75
1	Auspuffrohr	03 35 01 00		DM	20,90
1	Auspuffrohr	03 35 02 00		DM	20,90
1	Schalldämpfer	01 35 05 05		DM	40,50
1	Schalldämpfer	01 35 06 05		DM	40,50
1	Kickstarterhebel	02 23 10 01	lackiert verchromt	DM DM	6,85 8,85
1	Befestigungsstück	02 23 33 01	lackiert verchromt	DM DM	4,65 6,15
1	Mittelkippständer	02 32 04 00		DM	14,50

Wenn die alten Schalldämpfer JFX 20/25 d weiter verwendet werden, erübrigt sich ein Austausch des Mittelkippständers und des Kickstarters. Es müssen jedoch dann längere Auspuffrohre (Bezeichnung 03 35 01 00 und 03 35 02 00 mit dem Zusatz "verlängerte Ausführung"), die durch die Ersatzteil-Abteilung zum Preis von je DM 25,50 bestellt werden können, verwendet werden.

+) Ab Motor-Nr. 15966 1252 R nicht erforderlich, nachdem die ab dieser Motor-Nr. eingebaute Kipphebelkappe Verwendung finden kann.

KDM - 0 10 Kundenverkehr Werk

Es besteht Veranlassung darauf hinzuweisen, dass bei Erteilung eines Überweisungsauftrages (Vorfahrt eines Kunden mit seiner Maschine im Werk) die Anmeldefrist von 14 Tagen unbedingt eingehalten wird.

In Anbetracht der umfangreichen werksseitigen Aufgaben, als auch eines geregelten Organisationsablaufes, muss im Werk die Annahme von nicht angemeldeten Maschinen verweigert werden.

Beitrag von Bernhard Tel. 07251/42311 ..Karlsdorf,29.03.1960

Hallo Constantin,
anbei einige Gedanken zum Thema Zylinderkopf Original - nicht Original

Dazu eine Geschichte, wie sie sich täglich irgendwo in Deutschland zutragen könnte:

"EXPERTEN?"

Hocherfreut las " Viertakt - Schorsch " vom Horex - Treffen in " Dingsda ". Nachdem er über Winter die Kurbelwelle neu gelagert, den Seitenständer verchromt, die Lichtmaschine überholt hatte erschien ihm dies als will - - kommener Saisonauftakt.
Am nächsten Morgen holte er seine " Regina 1", die mit den angesetzten Blechen und dem original Gepäckträger aus der Garage, ein beherzter Tritt und ab gings zum Treffen.Dort angekommen traf er sogleich "Flachtank Ede" der die "Regina 1" begutachtete."Schön, schön" meinte der,"nur leider nicht original,mit dem Alukopf darauf" und blickte triumphierend in die Runde, er der "EXPERTE".Auch das Argument von " Viertakt - Schorsch ", daß sie sein Vater so erworben habe, damals 54 beim Händler als gute Gebrauchte, erbrachte nur ein mitleidiges Lächeln - Ausrede eben.
Da holte " Schorsch " zum großen Gegenschlag aus. Mit einem Fingerzeig auf " Ede's" Regina 0 sagte er nur : " Gußkopf Regina 1, der mit den 9 Kühlrippen", schwang sich auf's Motorrad und fuhr erzürnt von dannen.
(Anmerkung: Der von der Regina 0 hat nur 8 Kühlrippen).

Was will uns diese Geschichte sagen ?
Nun, der Eine oder Andere von uns hat eine " Regina 1" und möchte einen der mittlerweile rar werdenden Aluköpfe montieren, sei es weil er Ihn mit viel Glück auf einem Teilemarkt ergattert, oder aber noch im Regal liegen hat.
Die Vorteile sind meines Erachtens nach in einer kräftig, bulligeren Motoroptik,- besserer Wärmeableitung,- der Beseitigung, der bei Gußköpfen oft üblichen Rostnester um das Zündkerzengewinde und zwischen den Auspuffstutzen zu sehen. Wenn nur der Originalitätsverlust nicht wäre. Und hier möchte ich einhaken:
Etwas was offiziell als Kundenmitteilung 1953 vom Werk aus an die Werkstätten ging, und zwar der Umbau von "Regina 1" - Zylinderkopf "Regina 3 " SOLLTE VON UNS AUF ALLE FÄLLE als Original akzeptiert werden, zumal wir dies ja auch bei einer von "Regina 0" auf "Sport" umgebauten Maschine akzeptieren. Anbei die Kundendienstmitteilungen.

Mit Gruß

Bernhard

KDM - WERKSTATT

BLATT:	NUMMER:	VOM:
2	W - 3/53	7. Aug.1953

KDM - W 18 Umbau "Regina 1" - Zylinderkopf "Regina 3"

Es wird auf KDM - O 9 verwiesen!

Zur Durchführung des Umbaues ist es notwendig, den Zentrierungs-bund des Zylinders um ca. 1,2 mm auf Endmaß 3,5 mm abzudrehen.

Die Verwendung des neuen Schalldämpfers bedingt den Einbau eines neuen Kickstarters und Mittelkippständers.

Hallo Constantin,
anbei einige Besuchseindrücke vom Roller - und Kleinwagenmuseum in Bad Iburg.

Das Roller-und Kleinwagenmuseum Bad Iburg, im Städtedreieck Osnabrück-Münster-Bielefeld gelegen bietet einen interressanten Einblick in Fahrzeuge der 50er Jahre.Desweiteren bemüht man sich auch um das Zusammentragen von Werbematerialien,Gerätschaften etc. aus dieser Zeit.
Bei den Fahrzeugen handelt es sich nicht um hubraumstarke Autos und Motorräder sondern ausschließlich um Roller,Mopeds,Fahrräder mit Hilfsmotoren und um Kleinwagen.Zu den Highlights des Museums gehören ein Goggo-Lastenroller (nur 4 Stck. bekannt), ein Heinkel--Gespann mit Hänger, 2 Bastert Einspurautos (weltweit 5 Stck. bekannt), davon wohl das einzige Exemplar, welches bei STEIB mit Beiwagen ausgerüstet wurde.Desweiteren hochinteressant ein im Vorderrad integrierter Nabenmotor am Adler - Fahrrad.
Bei den Kleinwagen gefielen vor allem ein Messerschmitt "Tiger ", und das Fuldamobil N 2, von dem weltweit noch 3 Stck. existieren.
Alles in allem gesehen ein Museum, welches dem in diese Gegend kommenden Technikinteressierten allemal ein Besuch wert sein sollte.

Öffnungszeiten:
Von März bis November:

Mo. bis Sa. von 14.00 - 18.00 Uhr

Sonn- und Feiertage von 10.00 bis 18.00 Uhr

Karlsdorf, 22.4.94

Mit besten Grüßen

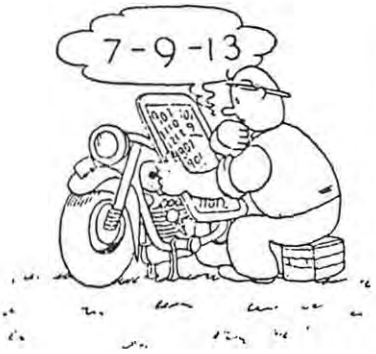


Karlheinz Bitsch
Kelterweg 8
6803 Neckarhausen
06203/16462

- Zylinderkopf - Änderungen und Reparaturen (Auspuffstutzen)
- Umbau Motorentlüftung
- Kolben für Regina 350/400
- Sonstige Spezialreparaturen und Änderungen auf Anfrage
- Kostenlose techn. Beratung

HOREX

HOREX-NEUTEILE
- Teileliste anfordern -
Tachometer und -scheiben für Adler - Zündapp
KLAUS FORSTER
An den Stadtwiesen 32 - 64625 Bensheim/Shw
Telefon: 06251/73223 ab 19.00 Uhr
Telefax: 06251/71394



Umbau von „Regina" in „Regina-Sport"

Zum Umbau werden die in der umseitigen Stückliste angeführten Teile benötigt. - Der Zylinderkopf wird vom Werk einbaufertig angeliefert.

1. D e m o n t a g e !

Tank, Kipphebelkappe, Vergaser, Auspuffrohre, Schalldämpfer, Zylinderkopf kompl., Stoßstangen, Kapselrohr, Zylinder, Kolben, Nockenhebel ausbauen.

2. M o n t a g e !

Nockenhebel (E1MD 7-a) einbauen. Motorgehäusedeckel schließen.
Kolben (E1MC 1-c)
Zylinder (E1ME 1-b) neue Zylinderkopfdichtung (E1ME 29) auflegen
Kapselrohr (E1MJ 0) neuen Dichtring (E1MJ 6) einlegen
Stoßstangen kompl. (Duraluminium) (E1MD 27-b-0)
Zylinderkopf kompl. (E1ME 2-b) mit Zündkerze (BOSCH) W 260/T8
Korkdichtung für Kipphebelkappe (E1ME 92) auflegen
Kipphebelkappe (E1ME 37)
Auspuffrohr (JFX 15-c-I) mit Schalldämpfer
Pumpenvergaser (AMAL) (E1MH 1-d) mit Flanschanschluß, Steinasbest - Dichtung (E1ME 62) vorher auflegen
Luftfilter (KNECHT) (E1MH 2-a)
Neuer Bowdenzug für Gas kompl. (JFD 15-e-0) einbauen
Tank aufsetzen
Neue Benzinleitung (JFQ 29-b) anbauen

Einstellung des Pumpenvergasers (AMAL 27 mm Durchgang)

Nadelstellung von oben	2
Hauptdüse	150
Gasschieber	6/5

Als Brennstoff wird ein Benzin-Benzol-Gemisch, wie BV-Aral empfohlen.

Ein Umbau in einer anderen, als der hier vorgeschlagenen Form ist unzweckmäßig.

Die „Regina-Sport" ist k e i n e Rennmaschine. Sie ist ein verbessertes Serienmodell der „Regina", das zu Wettbewerbzwecken (Zuverlässigkeitsfahrten) entwickelt wurde.

UMBAU-DATEN

Verdichtung: ca. 7 : 1

Ventilspiel: Ein Hochleistungs-Viertakt-Motor erfordert sorgfältiges Einstellen des Ventilspiels. Die Einstellung des Einlaßventils muß bei einer Motorstellung erfolgen, bei der sich das Auslaßventil zu heben beginnt, d. h. sich dessen Stoßstange gerade nicht mehr drehen läßt. Das Spiel ist mit 0,05=5/100 mm einzustellen (gefühlsmäßig).

Die Einstellung des Auslaßventils muß bei einer Stellung erfolgen, bei der das Einlaßventil gerade schließt. Das Spiel beträgt hier 0,1=1/10 mm.

Die vorstehend genannten Spiele sind bei kaltem Motor einzustellen.

-Bernhard Tel. 06221-315760 hat uns freundlicherweise die Informationen zum Thema original Zylinderkopf zur Verfügung gestellt.

Anzahl	Benennung	Zeichnungs-Nr.	Einzel-Preis	Preis
1	Kolben	E1MC 1-e		22.00
1	Zylinder	E1ME 1-b		52.00
1	Zylinderkopf mit Kipphebelbrücke	E1ME 2-b		180.00
1	Zündkerze Bosch W 260/T 8	E1MF 12		3.80
1	Ventilsitzring (Einlaß)	E1ME 115		
1	Ventilsitzring (Auslaß)	E1ME 116		
4	Stiftschrauben für Zylinderkopf	E1ME 30-a	Im Preis vom	
1	Kipphebelbock	E1ME 110	Zylinderkopf	
4	Sechskantschrauben für Kipphebelbock	FJ 3	enthalten.	
2	Sicherungsbleche	E1ME 117		
1	Ventilkegel-Auslaß (Chrom-Nickel)	E1ME 5		6.85
1	Ventilkegel-Einlaß	E1ME 6		6.45
2	Ventilführungsbüchsen	KME 3	2.40	4.80
2	Ventilfedern außen	E1ME 7-a	1.05	2.10
2	Ventilfedern innen	KME 44	0.55	1.10
2	Ventilfederteller für halbe Konen	KME 9	1.25	2.50
2	Ventilfederteller	KME 8	1.40	2.80
4	Ventilfedersicherungen	KME 10	0.35	1.40
2	Ventilkappen	KME 46	0.40	0.80
2	Stoßstangen kompl. (Dural)	E1MD 27-b-0	5.15	10.30
1	Kipphebel-Einlaß	E1ME 38		7.35
1	Kipphebel-Auslaß	E1ME 39		7.35
2	Druckbolzen für Kipphebel	KME 79	0.65	1.30
2	Druckbolzen für Kipphebel	E1ME 79	0.65	1.30
2	Bolzen für Kipphebel	E1ME 78-a	3.15	6.30
2	Zylinderstifte für Bolzen	E1ME 96	0.07	0.14
4	Büchsen für Kipphebel	E1ME 51	1.20	4.80
1	Kapselrohr	E1MJ 0		5.55
2	Stiftschrauben für Vergaser	BMA 21	0.35	0.70
2	Sechskantmuttern	FJ 6	0.10	0.20
2	Federringe B 8	HFK 16	0.05	0.10
1	Dichtung (Steinasbest) für Vergaser	E1ME 62		0.50
1	Pumpenvergaser mit Flanschanschluß Amal	E1MH 1-d		45.00
1	Luftfilter (Knecht)	E1MH 2-a		3.20
2	Nockenhebel (aufgeschweißt)	E1MD 7-a	6.25	12.50
1	Bowdenzug für Gas kompl.	JFD 15-e-0		2.00
1	Auspuffrohr rechts	JFE 15-c-1		18.50
1	Benzinleitung	JFQ 29-b		4.75
1	Dichtring für Kapselrohr (Gummi)	E1MJ 6		0.25
1	Dichtung für Kipphebelkappe (Kork)	E1ME 92		0.50
1	Dichtung für Zylinderkopf	E1ME 29		1.10
				420.29
	10% Materialzuschlag von 195.29			19.53
				439.82

Bei Rückgabe des alten Zylinders und Zylinderkopfes in einwandfreiem Zustand gewähren wir eine Rückvergütung von DM 50.00.

-Matthias Tel.06196-23996 hat uns freundlicherweise seinen Bericht über den Aufbau seines Regina400 Motors zugesandt. Ich selber konnte mich über die Leistungsentfaltung dieses Motors in Berlin überzeugen. Ich sagte noch "der zerrt aber ganz schön an den Hinterradspeichen" - und schon hatte er eine abgerissen.

Verbesserungen am Regina Motor

Im Frühjahr 1993 erstand ich auf der Veterama eine völlig marode Rerina Ø6 ,weil ich für mein Gespann einen 4ØØer Motor bauen wollte.
Nach dem Zerlegen des Motors ergab sich, daß dieser auch nicht besser war.
Einige Teile fehlten ganz, ein Orginalkolben steckte in einem Zylinder mit erstem Übermaß, die Schlepphebel waren eingelaufen, usw usw.....
Das Gehäuse war am Abtrieb sternförmig gerissen, die dort befindlichen Lager hatten "Wurfpassung". Also wurde das Gehäuse geschweißt und auf der Fräßmaschiene neue Passungen hergestellt. Außerdem mußten einige Bohrungen zugeschweißt und neu gebohrt werden, da sie ausgebrochen waren. Die Motorhalterungen wurden ausgebüchst.
Jetzt suchte ich nach möglichst vielen Verbesserungen, die ich alle in meinem Motor vereinigen wollte.
Quelle für die Verbesserungen waren Horex Bote, Hausposthefte, private Aufzeichnungen von Horex-Kollegen ,viele Benzingespräche und eigene ideen.
Es sollte ein Motor mit nicht wesendlich gesteigerter Leistung, aber Standfestigkeit und Drehmoment sein.

Kolben und Zylinder

Die günstigste Möglichkeit für den Kolben ist wohl der Toyotakolben. Das Gewicht lag beim 75,5er bei 41Øg. Der Orginalkolben wog 385g. Der Toyotakolben wurde so weit wie möglich auf 4ØØg erleichtert. Ein Übermaß (Ø,5mm mehr Durchmesser) entspricht 1Øg mehr Gewicht. Das bedeutet, daß mein Kolbengewicht zwischen dem 1. und 2. Übermaß liegt, und beim 2. Übermaß muß, nach meiner Meinung, die Kurbelwelle noch nicht nachgewuchtet werden.
Durch den Einbau des Toyotakolbens fehlte jetzt natürlich Kompression, da es sich, im Gegensatz zum Orginal, um einen flachen Kolbenboden handelt. Da ich den Zylinder nich abdrehen wollte, entschied ich mich für einen 25Øer Kopf mit kleinerem Brennraum. Das ergibt eine minimal höhere Verdichtung als beim Orginal.

Der Kopf

Die Bohrungen für die Stehbolzen im Kopf wurden mit Stahlgewindestopfen verschlossen und die Dichtfläche geplant. Dann wurden die Bohrungen, wegen der unterschiedlichen Materialien, auf der Fräßmaschiene mit einem Zweischneider neu gebohrt, mit Gewinde versehen und der Brennraumübergang für den 4ØØer Zylinder ausgedreht. Außerdem bekam der Kopf noch neue Ventilführungen, die aus Bronze gedreht wurden, mit BMW Ventilen,(Eilaß: BMW.15Ø2, Außlaß: BMW.R45) Federn, Federteller und Keilen (BMW R1ØØ). Beim Einlaßventil mußte der Ventilteller abgedreht werden.
Diese Arbeiten, sowie das Herstellen der Lagerpassungen im Gehäuse und der Kickstarterwelle, wären ohne den Einsatz von guten Freunden, mit den entsprechenden Möglichkeiten, nich möglich gewesen.

Der Ventiltrieb

Die Kipphebel wurden in Nadelhülsen HK 1212 gelagert. Dazu wurden, als achsialer Anschlag, Alubüchsen in die Kipphebel eingesetzt und mit Schmierbohrungen versehen.
Als Kipphebelwellen dienen gehärtete und geschliffene Zylinderstifte aus dem Normteilehandel (12 m6 x 80 DIN 6325).
Zur Betätigung der Ventile benutzte ich die bereits bekannten Einstellschrauben des Porsche 911, dazu bohrte ich den Konus aus den Kipphebeln und es wurde ein Gewinde M8x1 hineingeschnitten.
Durch die nun nötigwerdenden Kontermuttern kann es beim Aufsetzen des Ventildeckels Probleme geben. Flache Muttern (3 mm hoch, gehärtet, SW10), unter Umständen etwas freifräsen des Ventildeckels und notfalls 2 Ventildeckeldichtungen, kann hier helfen.
Weil ich jetzt die Ventile direkt am Kipphebel einstellen kann, machte ich die Stößelstangen so lang, daß man die orginal Einsellschrauben ganz in sie hinein drehen kann. (ist stabieler)

Die Kurbelwelle

Die Verwendung eines 7mm breiteren Hauptlagers auf der linken Kurbelwellenseite ist ja bereits bekannt. Was mir nicht gefiel war, daß man das Primärritzel abschleifen muß. Aus diesem Grund fand bei mir ein Lager der Ausführung NUP 2305 verwendung. Der Einlegering des Lagers wird weggelassen, so daß das Primärritzel in das Lager hineinragen kann.

Das Getriebe

Die Lagerung der Hauptwelle in Rollenlager ist auch schon behandelt worden.
Da mein Gehäuse geschweißt wurde, mußte natürlich auch eine neue Nut für den Seegerring am Schaftradlagersitz gestochen werden. Das habe ich zum Anlaß genommen ein 3mm breiteres Schaftradlager einzubauen (NUP 2205 ECP). Dadurch bleiben für den Wellendichtring nur noch 4mm. Den gibt es von INA, allerdings mit Außenmaß 42mm oder 45 (G 32x42x4 oder G 32x45x4). Ein Aluring zur Reduzierung schafft Abhilfe. Außerdem mußte das Kettenritzel um 3mm abgedreht werden, damit die Kettenflucht wieder stimmt!

Schließlich wurde noch eine Kickstarterwelle mit Übermaß am Vierkant und der im Primärdeckel laufenden Passung angefertigt, und die Passung für die Kickstarterwelle im Primärdeckel ausgerieben, da die Kickstarterkurbeln und die Passung im Deckel auch ausgeschlagen waren.

Jetzt steht nur noch die Montage ins Haus und ich hoffe, daß mein Motor in diesem Frühjahr seine erste Bewährungsprobe besteht und es an Pfingsten nach Berlin schafft.

mit motorsportlichem Gruß

Tel.:06196/23996
am Tag 069/9092-2975

Matthias

Seitenwagen aus Indien

Z.B. Steib LS200 oder auch der S350 werden geliefert von Theo Däschlein, Ansbacher Str. 57, 91572 Bechhofen.

Horex-Freunde unter sich.

Horex-Freunde kommunizieren, Horex-Freunde sind Gastgeber, Horex-Freunde helfen, Horex-Freunde machen etwas gemeinsam. Die Buchstaben hinter jedem Namen, der am Schluß angefügten Namensliste, haben folgende Bedeutung.

G = Getränk z.B. Kaffee oder Bier steht für Horex-Freunde oder Veteranenfahrer, die vorbei schauen, bereit. Nach Möglichkeiterst anrufen.
F = Frühstueck (kleine Mahlzeit) für Horex- oder Veteranen-Fahrern auf Tour. Nach Möglichkeit erst anrufen.
H = Ich leiste einem liegengebliebenen Horex- oder Veteranen-Fahrer Hilfe.
Bn = Horex-oder Veteranenfahrer auf Tour finden "n" Betten oder Schlafplätze. (B2 heißt zwei Betten, B3 = drei Betten oder Schlafplätze u.s.w.). Auf jeden Fall vorher anrufen.
Z = Horex oder Veteranenfahrer auf Tour können ihr Zelt bei mir aufschlagen.
S = Ich bin an einem Stammtisch in meinem Raum interessiert. Gleichgesinnte mögen sich bitte melden.
W = Habe Horexwerkstatt, leiste gerne Hilfe an Horex.
C = Fahre Vorkriegs- Horex oder Columbus.
Rg = Fahre Regina oder SB35.
I = Bin Imperator Fahrer.
Rs = Bin Resident Fahrer.
K = Fahre eine kleine Horex bis 100ccm.
N = Habe keine Horex, bin aber Horex-Freund.
R = Sport mit Horex- oder Columbus-Veteranen z.B. Rennen oder Trial ist meine Sache.
T = Stehe für tech. Erfahrungsaustausch zur Verfügung.
Sa = Sammle Horex, Columbus, Motorenfabrik Oberursel, oder Rex. z.B. Stationärmotore, Fahrrad, Einmachglas, Dokumentation, Bilder u.s.w..

Und nun die uns bekannten Anschriften, wir bitten um weitere Meldungen, die wir in der nächsten Ausgabe des HB bekannt geben. Einmal Jährlich werden wir dann einen Überblick aller Meldungen im HB bringen.

Koch J.:Eggartstr.10:83339 Chiming/Egerer:Tel08664-1439:G,H,Rg,I:
Schmitz K:Plinganserstr.40:81369 München70:089-778380:S,Rg,I,Sa,T:
Waschull H.:KleineHoll:22115Hamburg74:040-7153187:W,S,B2,H,F,G,Rg:
Haberzeth C.:Plattenweg1:96175Pettstadt:09502-7448:H,Rs,R,S:
Bunger Uwe:Am Sandberg 14:28844Weyte/Lesste:0421-802705:G,H,Rs:
Müller Helmut:Fichtenstr.7:78112 St.Georgen 4:07725-7606:S,Rs:
Juritz Bernd:Sportstr32:34508Willingen1:05632-1895:G,F,H,B?,S,Rg:
Friess Thomas:Wengenweg1:87784Westerheim:08336-7824:G,H,Rg:
Pose Günter:Nettebergerstr.97:59379Bork:Tel.02592-63133:S,G,B?,Rg:
Pose Günter: -"- : -"- :Auch 05021-66243: -"- :
Habermann K.J:Dorfstr.19:54587 Birgel:Tel.06597-4330:Z:Rg:
Megele J.:Nördlingerstr.49:91550Dinkelsbühl:09851-6066:G,H,B4,Rg:
Schwarz Uwe:Kirchbachweg12:79295 Sulzburg:07634-8159:G,H,Rg,K,Sa:
Peter Wolfgang:Mühlweg 1a:87665 Mauerstetten:08341-4953:G,F,H,B?,Rs:

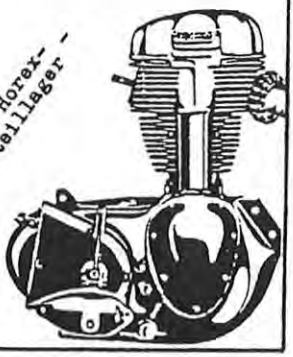
Pensionen, Hotels, Gasthöfe und Campingplätze - Horex gerne gesehen !!!!

Wer von unseren Lesern leitet selbst eine solche Einrichtung oder wer kann mit bestem Gewissen eine solche horexfreundliche Einrichtung empfehlen. Bitte nicht leichtfertig die nächst beste Empfehlung aussprechen. Wir wollen Klasse statt Masse.

Pension Haus Ingrid 34508 Willingen/Usseln, Sportstr.32, Tel.05632-1895
Camping Horst Frielingsdorf, 56132 Dausenau Lahn, Tel.02603-6279
Pension Johan Schnötzinger, A-6133 Weerberg Tirol, Haus 220b
Tel.0043-5224-8048
Villa Sport Klause A-6762 Stuben/Arlberg, Tel. 05582-551 o. 552

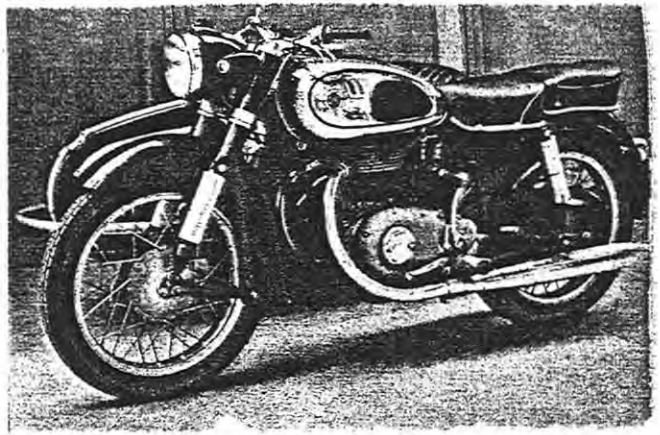
HEUMANN **HOREX** - Ersatzteile

Verschleißteile - Dichtungen
- Embleme - Schalldämpfer -
Krümmer - ET-Kataloge -
22 seitige Liste DM 2,50.-
Heumann - Fuchsberg 3
64807 Dieburg - 06071/1315
AUCH ANKAUF!



Ein TEST hätte es werden sollen —
es wurde ein VERGLEICH zwischen

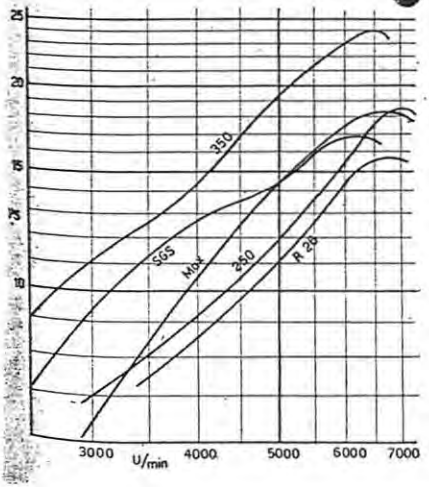
RESIDENT 250
und
RESIDENT 350



-Michael Tel.0511-443783 hat uns freundlicherweise die Kopien des nachfolgenden Resi- Berichts zur Verfügung gestellt.

Die Zeit der Tests herkömmlicher Art scheint vorbei zu sein, es ist einfach nicht mehr möglich, über ein wirklich modernes Fahrzeug auf vier Druckseiten auch nur einigermaßen Gültiges, geschweige denn Abschließendes zu sagen — es sei denn, man sei ein Dogmatiker, der sich ungescheut etlicher vor Zeiten einmal für richtig erklärter Normsätze bedient, auch wenn deren Irrealität inzwischen zutage liegt. Natürlich kann man bei einem Motorrad eine ganze Menge messen — es gibt aber doch noch eine Anzahl Eigenschaften, die nicht meßbar sind, so etwa die Straßenlage. Nun, wir haben uns bemüht, für einige Eigenschaften, aus denen sich „Straßenlage" zusammensetzt, Erklärungen zu geben, Begriffe wie Spursicherheit, Schienenscheu, Pendelneigung und derlei, heute allgemein verwendet, sind bei uns überhaupt erst einmal bei Tests eingeführt worden. Leider sind das Dinge, die sich nicht messen, die sich nur beschreiben lassen und von denen man also nie wissen kann, wie sie der Leser aus seiner Begriffswelt heraus versteht. Verwendet man sie, muß man immer wieder Bezüge suchen, Nullpunkte, an denen der Leser dann s e i n Urteil orientieren kann. Aber auch was sich messen läßt, etwa Leistung, Geschwindigkeit, Beschleunigung, unterliegt unterschiedlicher Bewertung,

Vergleich der Motorleistungen mit den wichtigsten Repräsentanten der Klasse. ①



was gestern unwichtig war, wird heute durch veränderte Umweltbedingungen wichtig — und umgekehrt. Ziehen wir gleich mal ein Beispiel heraus — vor nun schon bald anderthalb Jahren, nämlich in Nr. 6/53, stand im MOTORRAD folgender Satz zu lesen:

„Wir sind zwar seit Jahren der Meinung, daß auf normalen Bundesstraßen mehr als 15 PS mit einem Einspurfahrzeug sowieso nicht auf den Boden zu bringen seien, abgesehen von wirklich schweren Bergen oder von der Autobahn, wo auch ein geistig Armer nur den Gasgriff aufzuziehen braucht. 18 PS werden aber bis an den Rand ausnützbar, wenn man ein Fahrwerk wie das eben erwähnte dazunimmt. Damit wird dann die gesamte Fahrleistung so groß, daß auch die beste Solo-500er keine größere Chance mehr hat. Ich bin der Meinung, daß für die nächsten paar Jahre die 250er mit 18 PS und dem besagten, annoch der Herkunft nach geheimnisvollen Fahrwerk d a s Solomotorrad sein wird."

Das Fahrwerk, von dem hier die Rede ist, war ein Zündapp-Versuchsstück, das nur mit der Hinterschwinge in Serie ging, das aber genau das hätte werden können, was heute R 26, die Resident und manche andere Maschine ist. Die hier niedergelegte Meinung, der ich damals „seit Jahren" war, gründete sich auf Parallel-Hirafes und so bescheidene Anfänge von Schwingen wie Lux — Max — Adler und derlei. Die 18 PS erschienen mir selbst leicht vermessen, denn damals lief bei uns die erste Test-Max — daß man 18 PS wirklich restlos auf die Straße bringt, so, daß da auch noch Platz für mehr PS wäre, das greifbar zu beweisen, mußten erst eine R 26, eine Resident und eine Josefine erscheinen, die R 69 nicht zu vergessen. (Immerhin ist nicht unbeachtlich, daß diese unsere vor drei Jahren propagierte Meinung vor einem halben Jahr noch in der Industriewerbung benutzt wurde.)

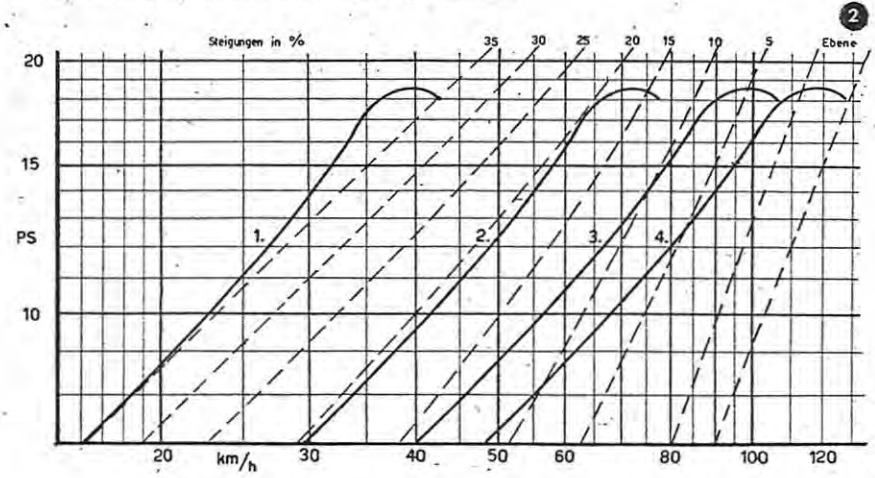
Zunächst hat sich also erwiesen, daß in einem Schwingenfahrwerk zumindest gut Platz für noch mehr als 18 PS ist, daß man die sehr wohl auf die Straße bringt. Wie sehr, sagt Simsa in seinem R-50-Bericht mit mehr Worten, als hier dafür geopfert werden können. Fragt sich nur noch, ob auch die Notwendigkeit für mehr PS besteht. Vor drei Jahren bestand sie bestimmt noch nicht, denn 1952 — dem Stichjahr für unsere Erfahrung und unsere Überlegungen — gab es 2,93 Millionen Fahrzeuge, 1955 aber gab es 4,56 Millionen, also 55% mehr. Entsprechend ist der Platz auf der Straße geschrumpft und sind Probleme entstanden, die es im Frühjahr 1953 noch gar nicht gab. Es werden im folgenden einige ziemlich brutale Feststellungen getroffen werden müssen — die sind also aus dieser Grundlage heraus zu verstehen.

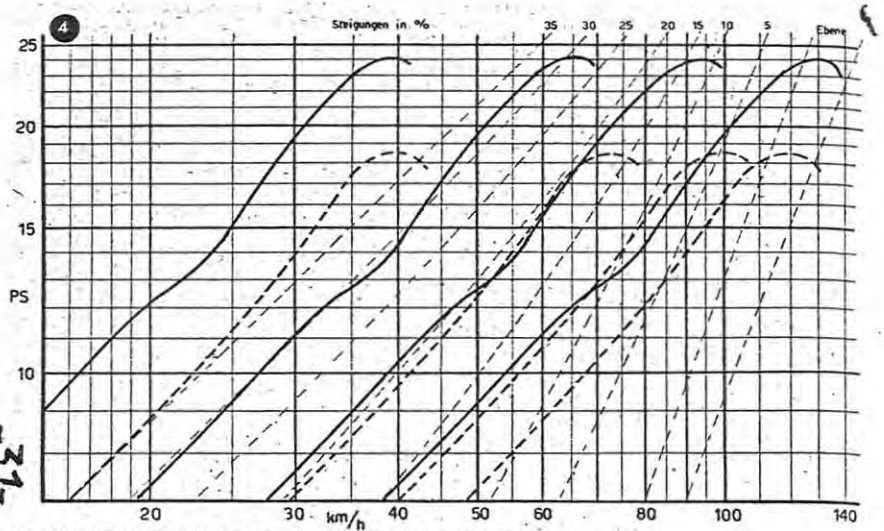
Warum 250er Resident

Ganz einfach, weil die 350er kein Mensch mehr kauft. Jeder starrt nur noch die 80 Mark pro Jahr Mehrbelastung bei Steuer und Versicherung an, vergißt darüber jede andere Erwägung und so muß eine Maschine, in der sehr viel mehr drinsteckt, mit Gewalt zu einer 250er verkrüppelt werden. Dabei ist diese 250er ein sehr schneller Apparat, sie kommt dem sehr nahe, was schlagwortbegeisterte Laien als „R 26 mit Max-Motor" gerne haben möchten. Motor stärker als bei R 26, nicht ganz so kraftvoll in der Beschleunigung wie der Max-Motor, aber ein Fahrwerk, in dem auch 30 PS auf den Boden zu bringen wären. Ich nehme es keinem weniger erfahrenen Beurteiler übel, wenn er von der 250er Resident als „lahm" redet — woher sollte der Mann auch merken, daß daran das Fahrwerk schuld ist, auf dem so ein heuriges Häslein eben gar nicht mehr merkt, über wieviel Risiko er so samt-seidig weggetragen wird, wo er noch vor einem Jahr auf 60—70 zugedreht hätte. Aufschluß über die Maschinenleistung gibt das Leistungsdiagramm Bild 1, das in Abweichung von der bisherigen Übung mit logarithmischer Teilung gezeichnet ist — dabei spreizen sich nämlich die Leistungskurven im unteren Bereich, man sieht dadurch augenfälliger, was eine Maschine „unten drin" hat. Erschütternd sind die Unterschiede nicht, wenn man von der SGS absieht, jedenfalls sind sie nicht so, daß man davon ein besonderes Aufhebens machen müßte. Es ist müßig, um einzelne PS zu streiten, der 250er Resident-Motor gehört klar mitten hinein in die derzeit beste 250er Gesellschaft, die wesentlich über dem steht, was derzeit sonst international an 250ern angeboten wird.

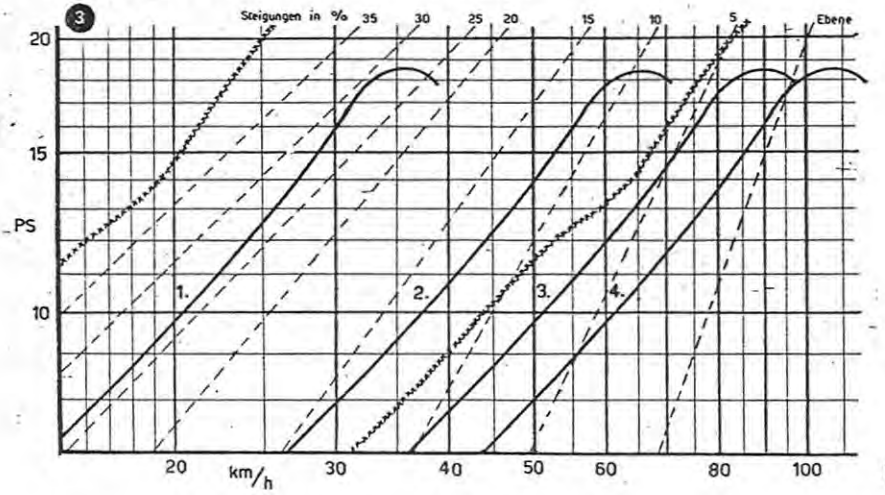
Wie sieht es mit der Leistungsausnützung auf der Straße aus? Nun, im ersten Test der damals nagelneuen Max stand, daß mit 18 Max-PS genau die gleichen Reisezeiten wie mit 18 Regina-PS zu erzielen seien, daß dazu aber sehr viel mehr Aufmerksamkeit, sauberes und häufigeres Schalten gehöre. Genau das gleiche gilt für die Resident-PS gegen die Regina-PS — beide Male sind es 18, aber die 18 aus 250 ccm sind nur mit fleißigem Getrieberühren auszunützen.

So liegen die Gänge im Feld des Leistungsbedarfes – bei Soziuslast.





Vergleich der Resident 250, gestrichelt, mit Resident 350, ausgezogen.



-31-

Leistungen und Leistungsbedarf im Gespannbetrieb

übrigen: Klassische englische Straßenstufung, dort würde kein Mensch wagen, auch nur ein Wort dagegen zu sagen.)

In gänzlich unenglischer, unorthodoxer Manier liegt der Erste s e h r weit unten, es gibt bestimmt Leute, die das bemängeln. Hätte ich es zu tun gehabt, ich hätte den Gang aber auch genau da hingelegt, wo er jetzt liegt. Wann braucht man denn schon den Ersten?

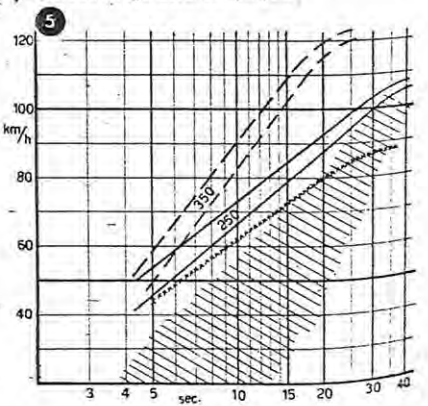
Es ist bestimmt kein Fahrgang im Alltag und in der Ebene, da kann er einem wirklich überflüssig vorkommen, weil die Maschine im Zweiten jedes Schrittempo in Kolonnen und derlei mitmacht. Deswegen gewöhnt man sich schließlich für die linke große Zehe einen Automatismus mit Ratsch-Ratsch-im-Zweiten an, schaltet also bei jedem Anfahren so schnell über den Ersten weg, daß man davon gar nichts merkt. Ganz anders aber in schweren Steigungen! Da ist in diesem tiefen Ersten jede Schleicherei hinter dicken Omnibussen drin, an denen man einfach aus Platzmangel nicht vorbeikommt. Da ist jedes Anfahren an jedem noch so steilen Paß drin, da kann man von irgendwelchen Ferienwürstchen noch so hoffnungslos in die steile Innenkehre gedrängt worden sein — d i e s e r Erste macht das mit. Den Pötschen muß man zwar mit Halbgas und 35 geduldig hinauforgeln, der Zweite ist da einfach nicht drin — aber ist das nicht zu ertragen? Ich halte es für einen billigen Preis für die gewonnene Reiseschnelligkeit auf guter Straße bei dennoch absoluter Bergsicherheit einschließlich Turrach, altem Katschberg, altem Kesselberg und derlei. (Denken Sie noch daran, daß diese Überlegungen m i t Sozia gelten?)

Seitenwagenbetrieb

Gewiß läßt sich auch die 250er Regina mit Seitenwagen fahren — wir haben sie sehr lang damit gefahren, um den Motor schinden zu können — aber wenn man einer Maschine mit dem Seitenwagen Gewalt antut, dann der 250er Resident. Nicht einmal so sehr deshalb, weil die Werksangabe für Seitenwagenübersetzung einfach nicht stimmt — auch die Resident entzieht sich nicht dem Gesetz, daß eine Seitenwagenübersetzung 20% höher sein muß, als die Solo-übersetzung —, sondern weil diese Maschine für die dann möglichen Geschwindigkeiten viel zu schade ist. Natürlich wird auch ein Resident-

besitzer eines Tages vor der Frage stehen, sich einen Seitenwagen zuzulegen, er wird dann immer auch noch ein sehr ordentliches Gefährt haben, so ordentlich wie jede Puch und jede Max und DKW mit Seitenwagen —, aber er wird genau wie jeder andere Besitzer eines 250er Gespannes über die elende Fahrerei a n d e r e r zu klagen haben. Wenn sonst niemand auf der Straße ist, dann kann man mit einem 250er Gespann herrlich fahren und ganz erstaunliche Schnitte hinlegen — aber wehe, wenn man damit in den Sog eines Sonntags- oder Großstadtverkehrs gerät, man muß sich dann von den Goldbrillen das Tempo diktieren lassen. Im Seitenwagendiagramm Bild 3 sind die Widerstandslinien für besetztes Gespann, also 500 kg Gesamtgewicht, gezeichnet, man erkennt die Notwendigkeit des dauernden Rührenmüssens im Getriebe, auch wenn man die Gesamtübersetzung um weitere 10% tiefer legen würde. Zwar wäre Turrach-Anfahren auch dann kaum

Die Beschleunigungen von 250 gegen 350 im Vergleich zu üblichen Wagenbeschleunigungen.



drin, immerhin wäre das ganze aber doch besser als bei der jetzt vom Werk empfohlenen Gespann-Übersetzung, die höchstens für leeren Seitenwagen und umgelegte Scheibe zu rechtfertigen ist.

Wirklich aufschlußreich in Bild 3 sind aber die beiden gekreuzelten Linien, die Leistungen der 350er Resident. Da ist das, was man bei der 250er mit tausend Wenn und Aber stundenlang diskutieren müßte, mit der linken Hand einfach weggewischt — da ist im Vierten das im Gasgriff, wozu die 250er schon zwei Gänge braucht — und noch mehr! Da ist im Ersten das Anfahren auf der Turrach haushoch drin, außer jeder Diskussion, und es taucht hier zwingend die Frage auf, ob es überhaupt noch Sinn habe, eine 250er zu kaufen, wenn es im gleichen Fahrwerk eine 350er praktisch um dasselbe Geld gibt. Prüfen wir das gleich mal im direkten Vergleich nach.

250 gegen 350

In Bild 4 sind die 250er Leistungslinien noch einmal gestrichelt gezeichnet, die 350er Linien durchgezogen, alle über den Widerstandslinien für 330 kg, also Soziusbetrieb. (Es geht ja darum, mit der Sozia das Größtmaß an Sicherheit zu haben!) Man sieht:

Wo die korrekt übersetzte 250er in 5% mit vollem Ausjubeln des Dritten noch 100 schafft und definitiv am Ende ist, da legt die 350er völlig kunstlos nur aus dem Gasgriff dasselbe hin und zieht bei jedem Nachlassen der Steigung sofort auf 110 und 120 weiter, wo die 250er erst schalten muß, kostbare Sekunden verliert und nichts mehr zuzusetzen hat. Selbst wenn einen Geschwindigkeiten über 100 nicht interessieren, sondern mehr die um 80 herum, weil man da die „Draufsteher" ausknocken muß, die Leute, die da mit 60 rumkriechen, aber sofort aufs Gas treten, wenn man sie zu überholen versucht, dann hat die 350er bei diesen 80 entweder im Vierten so viel drin wie die 250er im Dritten, oder aber, geschaltet, runde 7 PS mehr — da kann so ein Draufsteher auch einem Kapitän oder 220 ins Kreuz treten, ohne einem mehr wehzutun. Zumal dieser Abzug dann immer noch bis 95 reicht und nach dem Schalten wieder etwas zum Zusetzen da ist.

Das, was Simsa in seinem R 50-Bericht so erfreulich fand, dieser überragende Abzug gegenüber selbst besten 250ern, das bringen die 24 PS der 350er Resident nahezu auch. (Wie lang ist es her, daß eine ehrbare 500er auch nicht mehr als 24 PS hatte?) Würde man bei Horex nur eine 250er bauen, dann dürfte ich es naturgemäß

Getriebestufung

Im Getriebediagramm Bild 2 haben wir in üblicher Weise die Leistungen in den Gängen gezeichnet, dazu noch den Leistungsbedarf bei verschiedenen Steigungen, aber m i t Soziusgewicht, also bei dem größten zugelassenen Gesamtgewicht von 330 kg. Lediglich die beiden Linien für Ebene gelten in der bei uns üblichen Weise für den aufrecht sitzenden Zweizentnermann links und den langgemachten Typprüfungs-Musterfahrer von 60 kg mit frischgeschnittenen Haaren rechts. Die Prospektangabe von 120 km/h ist also schon im Bereich der Möglichkeit, bei mir ist das Vergnügen eben bei 110 vorbei. Man kann eigentlich auch nicht sagen, daß die Maschine in den berühmten „unsichtbaren" Autobahnsteigungen oder bei viel Wind zum „Verhungern" neige, erst recht nicht, wenn man allein fährt. Wenn eine Maschine mit Sozia die langen Autobahnsteigungen noch mit 80 im Vierten hochgeht, ist das sehr beachtlich — dabei braucht der Mann doch nur den Dritten zu nehmen, um auch an einem VW vorbeigehen zu können. Man muß dazu nur wissen, daß der Dritte bis 100 hinaufreicht — wie ersichtlich. Diesem Kurzhuber tut das gar nichts, er schwitzt dann ganz leicht Öl, das ist aber auch alles. In 15% — bei uns selten — sind mindestens 70 im Zweiten drin, das reicht, um lätsige vierrädrige Vordermänner auf Paß-Straßen binnen 5—7 Sekunden abzuhängen, bevor sie einem in der Kehre mit ihrem Gemurkse Scherereien bereiten können.

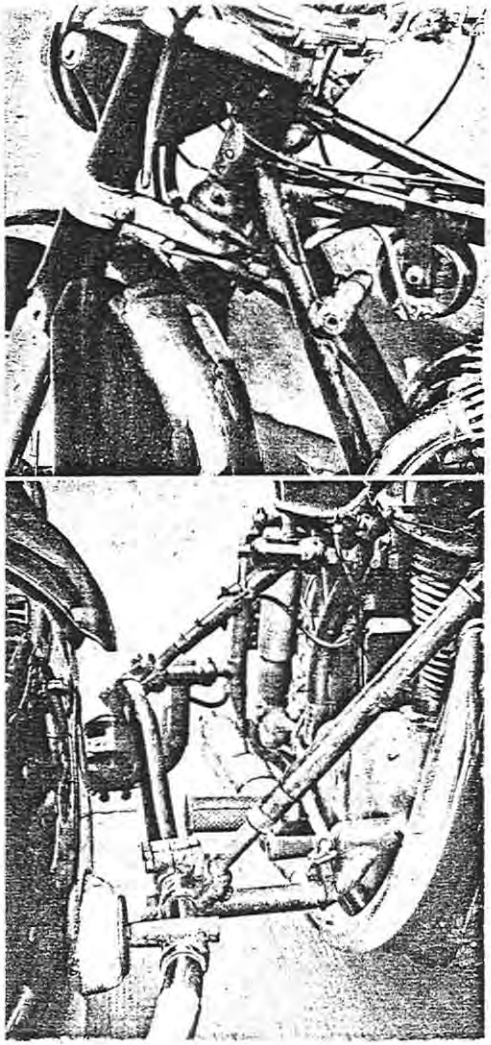
Diese Getriebestufung mit den sehr dicht zusammenliegenden oberen Gängen ist für den Zweck, dem die Maschine dienen soll, r e c h t gut. Alles Verständnis für Leute, die eine weitere Stufung möchten — aber die 250er Resident ist eine Solomaschine, keinesfalls für Gespannbetrieb gedacht, und für s c h n e l l e n Solobetrieb ist diese Stufung eben doch die richtigste. (Im

nie wagen, das so deutlich zu sagen — aber so bleibt es ja im Hause, hier kann man endlich mal unbestreitbar und „auf eine Dezimale genau" sagen, wo die Grenzen der 250er sind und wo der Nutzen einer starken Maschine beginnt. Hier kostet eine 350er nur unbedeutend mehr als eine 250er, beide sitzen im gleichen, zur absoluten Spitzengruppe gehörigen Fahrwerk, beide stammen aus gleichem Hause, es ist wirklich gleichgültig für Horex, welche Maschine man empfiehlt — also, wenn Sie mich fragen, ich bin für die 350er! Wir können das gleich weiter untermauern mit den

Beschleunigungen

Bild 5 zeigt in üblicher Weise die Beschleunigungslinien, diesmal aber doppelt, jeweils solo und mit Sozius. Woher die gleichen Ausgangspunkte zwischen 4 und 5 Sekunden Anfahrzeit kommen, weiß ich auch nicht, beide Maschinen reißen ein sichtlich trotz unterschiedlicher Motorleistung ziemlich gleich schnell hoch — kann an der ungenauen Stopperei liegen. (Die gekreuzelte Linie gilt für einen sehr guten 200er Roller!) Jedenfalls ist der grobe Beschleunigungsunterschied zwischen der 350er und der 250er zu erkennen, man mache sich ruhig die Mühe, abzuzählen, wie lang jede Maschine aus 70 heraus auf 100 hinauf braucht — in derselben Größenordnung bewegen sich nämlich auch die benötigten Überholstrecken. Das schraffierte

Feld in Bild 5 umfaßt alles das, womit man sich sonst so herumzuschlagen hat, vom Leukoplastbomber und der Vorkriegs-Meisterklasse über den durchschnittlich gefahrenen M 15 bis zum Goldbrillen-220. Die Beschleunigungen der 250er liegen — im Gegensatz zum 200er Roller — so weit über diesem Goldbrillen-Brei, daß man sich wenigstens solo und mit einiger Aufmerksamkeit vom Brei lösen kann. (Es wird hier ersichtlich, warum wir einen 18-PS-Roller nach wie vor für erstrebenswert halten.) Wenn man aber wirklich aufs ganze geht und bis zu Ende denkt, dann drängt sich doch die 350er mit ihren 24 PS auf. Man kann schon fast sagen „wenn's schon ein richtiges Motorrad sein soll, dann gleich ganz richtig und gleich 24 PS!"
Ich bin mir vollkommen klar darüber, daß unsere meisten Leser vorläufig auf Glauben angewiesen sind, denn es sind nicht allzuviele, die bereits aus eigener Erfahrung wissen, was



1. ein wirklich starker Motor von 24 PS in
2. einem wirklich erstklassigen Fahrwerk von Resident-Güte

tatsächlich herzugeben vermögen. Man kennt doch heute normalerweise entweder starke Motoren in antiquierten Fahrwerken oder schwache Motoren in erstklassigen Fahrwerken. Man muß tatsächlich einmal starken Motor und erstklassiges Fahrwerk zusammen benützen können, damit einem aufgeht, was da wirklich drinsteckt.
Hat man erst einmal eine solche Fuhre unter sich, dann tritt buchstäblich das ein, was Simsa jetzt bei der R 50 auch feststellte — alles andere, was da auf der Straße rumstümpert, kann einem gestohlen bleiben! Die Disziplin anderer Leute wird völlig uninteressant, man läßt sie eben stöpseln, man braucht nichts, aber auch rein gar nichts mehr zu riskieren, man hat unendlich viel Zeit zu warten — man weiß ja, daß man im ersten Augenblick, wo die Lage sich klärt, schon vorbei ist, bevor die andern auch nur Maff sagen. Wo man mit den 18 PS immerhin noch angespannt in steter Erwartung irgendeiner Rieseneselei zentimetergenau aufrücken und herangehen muß, da schaffen einem die 6 PS mehr eben Abstand, Ruhe und Sicherheit.

Damit ein Test daraus wird

müßte ich jetzt noch gelehrte Worte vielleicht über den Motor, über kritische Drehzahlen und derlei verlieren. Steht nicht dafür! Der Motor dreht zwar ein paar hundert U/min höher als bei der 350er, dafür ist aber weniger Hub da und der Ventiltrieb tut's allemal.
Daß es ein Einzylinder ist, der nicht so samtig gehen kann wie ein Zweizylinder — na ja, ein bißchen schütteln wird er ja wohl noch dürfen. Die Ölpumpe tut's jetzt, der Ventiltrieb ist richtig geschmiert, die Stössel tun's, nur beim wirklichen Hetzen schwitzt noch ein bißchen Öl am Zylinderfuß — wen stört das? Uns jedenfalls nicht, es gibt Schlimmeres — denn der Ventiltrieb der Residents ist eben der klassische Kipphebeltrieb, zu dem weder Spezial-

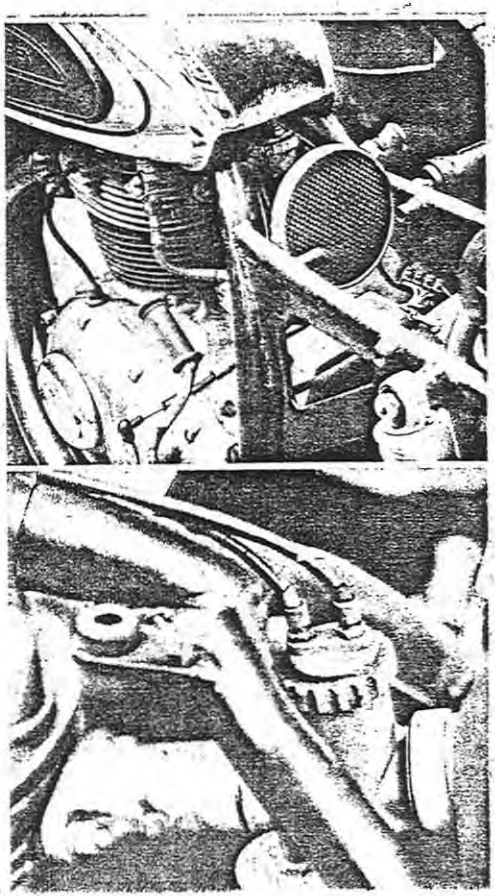
Von oben nach unten:

Bei Schwingenmaschinen kommt es noch viel mehr als bei anderen auf ein steifes Rückgrat an, der Steuerkopf darf nicht federn können.

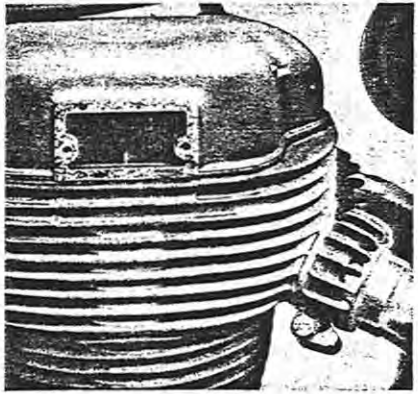
Die vierte Seitenwagenstütze zum Steuerkopf ist unerläßlich, erst diese Stütze macht aus dem Pudding ein Gespann; gibt's bei Steib als Einzelteil.

An Düsen und Schwimmerkammer kommt man gut heran, nur zum Filterreinigen muß der Sattel runter – zwei Schrauben.

Hier setzt man besser zwei kurze Röhrchen als Krümmer ein, die es bei Magura gibt – wenn der Schieber erst mal klemmfrei geht, braucht man nicht mehr heran.



werkzeug noch Künste gehören, bei dem alles so einfach geht, wie es im 08/15-Motorradlehrbuch steht. Der Vergaser ist nicht gerade leicht zugänglich, anfangs flucht man, bis man ihn klemmfrei hingetrimmt, richtig eingestellt und allen Anfangsdreck aus Tank und Vergaser herausgeschwemmt hat — dann braucht man sowieso kaum mehr dran. Die Verstellbarkeit der



Beruhigend bei Stoßfangen-Motoren: Ventilnachstellung einfach. Tank braucht nicht unbedingt runter dazu, geht – aber besser, wenn er runter ist – zwei Hähne, vier Tankschrauben, zwei Sattelschrauben.

hinteren Federbeine ist altbekannt, Vorderbremse ist fast Fingerspitzenbremse, Hinterbremse bedarf öfterer Nachstellung, weil der Fußhebel durch das rechte Auspuffrohr nur beschränkten Hub hat. Wie alle Langschwingen hat auch diese Vorderschwinge eine feststellbare Pendelneigung, bemerkbar etwa an Autobahn-Längsfugen und Schienenkanten, die man ganz flach anfährt — mit keiner anderen Maschine würde man sich das leisten und so wenig auf Schienen achten — aber ebenso bemerkbar beruhigt sich die angestoßene Pendelung mit höchstens 2 Überschwingungen. Das machen aber sowohl R 26 wie R 69 wie jede andere ordentliche Langschwinge. Und mehr ist nicht zu sagen — das beste, was man sagen kann.

Zusammengefaßt

wäre das alles so zu formulieren:

Wenn es unbedingt und weil das Leben daran hängt, eine 250er sein muß, dann kann es eine 250er Resident sein. Der Motor hat nicht ganz das, was SGS und Max haben, aber das Fahrwerk hat ganz genau ebensoviel wie die R 26, es ist eine ausgesprochene Hochleistungsmaschine in einem ebenso ausgesprochenen Spitzenfahrwerk.

Wenn aber nicht das Leben daran hängt, daß es eine 250er ist, wenn da jemand für sein Geld möglichst viel Leistung sucht, dann tippe ich ohne jedes Besinnen sofort auf die 350er Resident. Zwar ärgern mich die 80 Mark Überpreis im Jahr für Versicherung und Steuer auch, vielleicht mehr als andere Leute, weil ich weiß, wie ungerechtfertigt diese Belastung ist, aber dieser einmal-Ärger-im-Jahr ist doch nichts dagegen, daß ich mich an den übrigen 364 Tagen nicht mehr über die lahmen Krücken auf der Straße zu ärgern brauche. Wenn schon das Fahrwerk einer Resident — dann auch gleich die 24 PS der 350er; wenn schon Horex, dann richtig.

C. Hertweck



Einen so schön zugänglichen Unterbrecher haben wir seit der guten alten Tante OSL kaum mehr zu Gesicht bekommen.



Trotz monatelanger Jagerei ohne jede Reinigung ist das alles, was an Ölschwitze herauskam – wenn's nicht mehr ist, ist es zu ertragen, bei Engländern gelten Tropfen noch als schick.

Seit 60 Jahren

Neu- und gebrauchte Ersatzteile
Motor und Fahrwerk-Instandsetzung
Radspannerei. · Täglich Versand.

Horex Kahrmann
Damian-Schmidt-Straße 2
36043 Fulda · Tel. 0661/32091

elektronische Regler

für 6 V, 12 V oder NC

- DKW 125, DKW 175, MZ, MAICO
- NSU MAX, NSU CONSUL, HOREX, ADLER
- BMW R25/26, BMW R50/60, BMW R51/2
- MATCHLESS, AJS, SAROLEA
- Sonderanfertigung für fast alle Modelle

E D K

ELEKTRONIC-DATA KLEIBER GMBH

Steinbach 19 · 5253 Lindlar · Tel. 02266/2502 · Fax 02266/44267

Elektronische Zündung die ???

Die letzten Berichte im HB brachten wir in der Ausgabe 2/94 S.31 und HB 4/92 S.31. In dieser Ausgabe sei der interessante Beitrag von Klaus erwähnt. Doch andere Printmedien bringen auch interessante Beiträge. Und so wollen wir auf die Seiten 70 bis 72 der Oldtimer-Praxis 4/94 hinweisen, dort schreibt Winni Scheibe einiges zu der im HB 2/94 S. 31 kurz angesprochenen Anlage von "Silent Hektik". Der Bericht gibt einen guten Einblick in die Entwicklungsgeschichte von Zündanlagen. Wer das Heft haben möchte ruft Tel. 06131-992-02 an.

-Redaktionsschluß für HB 4/94 ist Anfang September 94. Das Heft erscheint am 15 Oktober 1994.

ANZEIGEN

Alle Kleinanzeigen sind kostenfrei. Wir behalten uns aber vor, den Text sinnvoll zu kürzen oder zu verändern. Anzeigen können jeweils bis 30 Tage vor Herauskommen des HB an uns per Post oder Telefon, für die nächste Ausgabe des HB, gegeben werden. Siehe hierzu Adresse und Telefon im Impressum.

Suche " Columbus"-Teile von S2 bis S6 / T6 und Hausposthefte von 56/2,3, 57/3,4 und 58/2,4. Auch Tausch möglich. Dieter Tel.: 02223/ 24583 abends.

Schlachtfest: Regina350, Bj.10.50, sowie unbekannte Hi.Radschwinge, SB-Motor zerlegt Bj.49. Tel. 06032 - 1823.

Suche verstärkten Kupplungskorb, 2 Stück Kipphebel, R3 und oder R2-Nocke, alles für Imperator. Suche für Resi - Getriebe der 250er, sowie NIROSTA Auspuffkrümmer und Abziehbilder Horex-Schriftzug. T.C. Ackermann, "Longeaves", Park Road, Kennington, Ashford, Kent TN24 9DL, England, Tel. Engl. 233-631045

Verkaufe weiße T-Shirts, 100% Cotton, mit dreifarbigem - in echten Textilfarben aufgebrachtem - Horex-Emblem, Größe "L" Preis 28,-DM exkl. Versandkosten. M.Saes, Maasstraat 38, NL-6001 Weert ED, Tel. 0031-4950-34042 von 9.00 - 17.00 Uhr.

Verkaufe original Horexpostkarten, blau mit einem Motiv. Stück 10,-DM mit Rückporto. Suche Regina im original Zustand, tausche Hausposthefte gegen Regina Literatur. R.Völkel, Brunnenstr. 27, D-61231 Bad Nauheim, Tel. 06032-1823.

Achim Adelmann, Schloßgasse 16, D-67742 Lauterecken/Pfalz, Tel. 06382-3194 oder 8089 hat eine ca. 70 Positionen umfassende Verkaufsliste seiner Resident Teilen zusammengestellt. Von Alufelge bis Zylinderkopf. Interessenten melden sich bitte bei Achim, der schickt dann die Liste zu.

Verkaufe von Regina: Rahmen - Hinterteil, Öltank, Kupplung, Zylinder, Zyl.-Kopf GG, Motor 03, Zündung, Geh. 4-teilig, Kopf Alu 400, Hirafe und Kleinteile. Suche von Regina 0: Schutzblech vorne, eventuell auch Tausch. Tel. 07725-7606 Helmut ab 20.00 Uhr.

Verkaufe T5/6 Werkzeugkasten Nachbau, Horex Kleinkraftrad Rebell50, Regina Zylinder 250, Nummernschildhalternachbau Regina. Suche für Imperator: Schutzblech hinten (nur Blech), Radnaben vorn/hinten, 27.5 Vergaser links/rechts, 400er Kurbelwelle, linker Seitendeckel. Tel.08664-1439 Johann.

Suche für Resident: Schutzblech vorn/hinten, Vergaser sowie Schaltwippe. Tel. 08341-4953 Peter.

Verkaufe Regina 350 ccm, teilrestauriert (Hochschulterfelgen Neu eingespeicht, Rahmen lackiert) mit vielen Neu-Teilen . Es fehlt der Werkzeugkasten und Heckklappe hinteres Schutzblech . Dieter Tel.: 02223/24583 abends .

Verkaufe Regina 1991 restauriert, 4000km gelaufen, mit lackiertem Flachtank, plus einem leicht verbeulten Flachtank und Getriebe gegen Gebot. Rudi Tel.06853-3644.